30
Uitstoot van dieselauto's

Aan de orde is het **debat** over **de uitstoot van dieselauto's**.

De **voorzitter**:
Ik begrijp dat er enkele debatten in elkaar zijn geschoven. Dat betekent dat iedere fractie een spreektijd heeft van zes minuten. Dat is veel. Alleen bij het debat over het Belastingplan is er een langere spreektijd, geloof ik. Ik zou iedereen wel tot enige zelfbeperking willen oproepen als het gaat om de interrupties. Ik heb op dat punt alle vertrouwen in u, want anders moeten we gaan nadenken over het aantal interrupties.

Het sprintje is toch gelukt, zie ik. Ik geef dus als eerste het woord aan mevrouw Van Veldhoven namens de fractie van D66.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Dat sprintje had niks te maken met hardlooptraining. Ik wilde nog even wat gezonde lucht inademen voor dit belangrijke debat.

Eind 2015 bleek dat Volkswagen met speciaal ontworpen software jarenlang de labtesten manipuleerde. Terwijl er op de rollerbank netjes werd voldaan aan de uitstoot van stikstofoxide of NO_x, stootte de auto in de praktijk tot 40 keer zoveel uit van een stof die smog veroorzaakt, die slecht is voor het milieu en die voor 1 miljoen mensen met astma, COPD of een andere longziekte ronduit schadelijk is. We hadden wel al eerder signalen gekregen dat het mis was, want de verschillen tussen testen en praktijk waren simpelweg te groot. Het ging om 600% tot 1000% meer dan toegestaan, volgens onderzoek van TNO. We hebben ook begrepen dat TNO dat heeft aangekaart.

We hebben dus jarenlang zwaar onderschat hoeveel vies spul uit diesels we gewoon inademden, terwijl we tegelijkertijd met allerlei partijen allerlei afspraken probeerden te maken om de lucht gezond te krijgen. Dan zou je zeggen dat er iets niet klopt, en dat dat onderzocht moet worden. Daarom is het eigenlijk wel vreemd dat twee VVD-bewindspersonen, van I en M en van Financiën, nooit opdracht gaven voor specifiek onderzoek naar de in Nederland afgegeven typegoedkeuringen. Misschien is dat niet echt de "law-and-order"-houding die je zou verwachten. Mijn vraag is dan ook: waarom is dat nooit gebeurd? De regels gelden toch voor iedereen, en toch ook voor sjoemelende autofabrikanten?

Dat niemand ingreep, zou echter weleens exemplarisch kunnen zijn voor een falend systeem. Autofabrikanten kunnen voor de testen namelijk gewoon shoppen bij 28 nationale keuringsinstanties. Het businessmodel van deze keuringsinstanties is gebaseerd op de vergoeding voor die testen, en vervolgens keuren die keuringsinstanties auto's goed voor de hele Europese markt. Dus één nationale keuringsinstantie keurt goed voor de hele Europese markt, en alleen de overheid van dat land kan ingrijpen als er iets niet blijkt te kloppen met de testresultaten. Als die overheid dat niet doet, wie gaat dan eigenlijk de onderste steen boven halen? Het is toch eigenlijk heel erg triest dat we afhankelijk waren van de Amerikanen om aan te tonen dat een van onze autofabrikanten gewoon fraude pleegde?

Daarom hebben wij eerder al gepleit voor onafhankelijk overkoepelend toezicht. Deze instantie kan dan auto's steekproefsgewijs in theorie en praktijk testen, en ook gewoon boetes uitdelen als er gefraudeerd wordt. Inmiddels heeft ook de Europese Commissie voorgesteld om het stelsel verregaand te herzien. D66 wil dat de regering hier vierkant achter gaat staan, sterker nog, het aanscherpt.

Wie a zegt, moet ook b zeggen. Bij het voldoen aan de eisen van de nieuwe Europese praktijktesten heeft Nederland in de Europese onderhandelingen duidelijk gemaakt dat wij fabrikanten willen houden aan de afspraken. Die afspraken zijn namelijk nota bene in overleg met die fabrikanten gemaakt, achter gesloten deuren nog wel. Zo'n heldere lik-op-stuk-opstelling verwacht D66 ook van de regering als het gaat om Europees toezicht en handhaving. De terughoudende reactie van de regering op de nieuwe voorstellen van de Commissie vinden wij dan ook teleurstellend. Wij steunen daarom van harte — daarom staat mijn naam er ook onder — de motie van de Partij van de Arbeid op dit punt, die al eerder is ingediend. Daarin wordt de regering gevraagd om haar standpunt aan te scherpen waar het gaat om verdere objectiviteit, dus verdere helderheid, van die typegoedkeuring.

De manipulatie van de testresultaten gaat nog verder dan het milieu. De consument wordt eigenlijk al veel langer voorgelogen. Van nieuwe auto's werden spiegels afgeschroefd, de banden extra opgepompt en deuren afgeplakt, zodat de fabrikant maar het gunstigste brandstofgebruik op het verkooplabel kon plakken. Dat gebruik in de tests had natuurlijk niets te maken met het afrekenen aan de pomp in de praktijk. Als je een Ferrari koopt die blijkt te rijden als een Panda, voel je je sterk bekocht. Als je echter een Panda koopt die blijkt uit te stoten als een Ferrari, is dat evenzeer zo. Daarom wil D66 dat er ook een praktijktest komt op brandstofgebruik, zodat we ook op dit vlak korte metten maken met misleidende praktijken.

Voor D66 is het meest stuitende wat "dieselgate" heeft blootgelegd, dat consumenten die een auto kopen eigenlijk moedwillig en consequent bedonderd worden, of het nu gaat om het gebruik, om de CO_2-uitstoot of om stikstofoxide. Het kan niet zo zijn dat consumenten op basis van valse gegevens over gebruik en schade aan de gezondheid hun keuze maken. Dit moet gewoon gaan op basis van de echte prestaties. Als in 2017 de praktijktesten voor alle auto's verplicht worden gesteld, wil D66 dan ook dat die informatie gewoon beschikbaar komt voor de consument. Dat moet met eerlijke labels, zodat de consument niet om de tuin wordt geleid. Ik weet zeker dat ook autoverkopers heel graag gewoon willen kunnen zeggen: ik weet zeker dat wat ik u verkoop, ook klopt. Daarom roept de D66-fractie de regering op, ervoor te zorgen dat deze informatie wordt vermeld in de showroom en in advertenties, zodat de consument op basis van betrouwbare informatie zijn keuze kan maken.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Schoon bij de test, maar vervuilend op de weg: dat lijkt de afgelopen jaren het motto van Volkswagen te zijn geweest. Zes jaar lang sjoemelde deze autofabrikant

met de uitstoot van zijn dieselauto's. Daarmee handelde hij in strijd met de regels, zonder dat de typegoedkeurders het doorhadden of het door wilden hebben. Onderzoek in de Verenigde Staten was nodig om ons allemaal wakker te schudden.

Volkswagen blijkt helaas niet de enige. Ook bij andere auto's is er een groot verschil tussen de testuitstoot en de praktijkuitstoot. Zo vervangt Opel nu snel software in sommige dieselmodellen, waarna de uitstoot afneemt. Ik vraag de minister of zij bereid is om te onderzoeken wat hier aan de hand is. Mercedes heeft auto's die in de praktijk twintig keer meer uitstoten dan in het lab. Ook Volkswagen past de auto's nu aan. Wat is eigenlijk de inhoud van de verbeteringen die Volkswagen op dit moment doorvoert? Zijn die verbeteringen ook daadwerkelijk effectief? De Duitsers hebben goedkeuring verleend, maar het is ons volstrekt onduidelijk of er überhaupt een effect is op de uitstoot van de auto's.

Een van de oplossingen is openheid over en transparantie van de software. Een auto is tegenwoordig namelijk vooral een rijdende computer. Door de auto gunstig te programmeren lijkt hij schoon, maar dat is hij niet. Wat de PvdA-fractie betreft wordt de software in auto's volledig openbaar. Ik zal daartoe samen met de GroenLinksfractie een voorstel indienen. De regering is hierover sceptisch. Controle op software zou in feite bijna onuitvoerbaar zijn vanwege de complexiteit ervan. Gelukkig stelt Europa voor om de typegoedkeurders, zoals de RDW in Nederland, inzicht in de software te geven. Deelt de minister de mening van de PvdA-fractie dat volledige openbaarheid van de software nodig is, zodat ook instanties zoals TNO kunnen controleren of deze wel deugt?

Er komen praktijktesten. Dat betekent echt rijden met de auto en meten wat de uitstoot is, maar wel met zwakkere eisen. De lidstaten bezweken onder de druk van de Europese autolobby om de normen te versoepelen. De meting wordt beter, maar de norm wordt soepeler. Zo wordt slecht gedrag beloond en door politici gelegitimeerd. Deelt de minister de mening van de PvdA dat de normen voor uitstoot strenger moeten worden in plaats van soepeler? Hierbij geldt net als bij de software dat openbaarheid helpt. Waarom worden de resultaten van de praktijktest niet actief openbaar gemaakt? Volledige openbaarheid en transparantie van de uitslagen zal naar oordeel van de PvdA leiden tot betere en meer onafhankelijke testen. Graag krijg ik een reactie hierop.

De Europese Commissie wil de mogelijkheid hebben om testresultaten te controleren. Ook de landen krijgen de mogelijkheid om dit te doen. Deze controle kan volgens de PvdA een stok achter de deur zijn. De Nederlandse regering verzet zich echter tegen dit deel van de plannen. Waarom verzet zij zich daartegen? Eindelijk wordt er iets gedaan aan de praktijken van de autofabrikanten en dan is het kabinet daartegen. Wij hebben vorige week samen met D66 een motie ingediend waarin de regering wordt gevraagd haar bezwaren tegen deze extra controle op testen te laten vallen. Graag wil ik een reactie op die motie. Ik wil ook weten waarom het kabinet er bedenkingen bij heeft.

Wat de PvdA betreft maakt de regering haar woorden van 11 maart jongstleden waar. Toen schreef zij aan de Kamer dat verstrekkende maatregelen nodig zijn om het vertrouwen in de voertuigenmarkt te versterken en een gelijk speelveld te creëren. Het voorstel daartoe van de Europese Commissie heeft zij echter vervolgens van de hand gewezen. Wat ons betreft is dat de verkeerde richting. De PvdA wil dat Nederland juist verder gaat. De prikkel die fabrikanten hebben om te shoppen, zorgt voor concurrentie die niet op haar plaats is. De onafhankelijkheid van de keurder komt immers onder druk te staan. Deze prikkel moet eruit. Ik vraag de minister of er mogelijkheden zijn om dit shopgedrag tegen te gaan. Waarom is er concurrentie op prijs mogelijk? Waar is de vrije keuze voor een typegoedkeurder eigenlijk goed voor? Hoe kijkt de minister aan tegen het beperken van deze keuze of tegen het instellen van een vast tarief voor het goedkeuren van een type auto? Ik doe zomaar een suggestie.

Dan kom ik te spreken over Nederland zelf. In Nederland kiest het Openbaar Ministerie ervoor niet te vervolgen, terwijl er ingevolge de Wet op de economische delicten via de Wet milieubeheer sprake lijkt te zijn van misdrijven. Waarom wordt er geen strafrechtelijk onderzoek gedaan? Daarnaast ziet de Autoriteit Consument & Markt geen aanleiding om onderzoek te doen omdat Volkswagen zelf publiekelijk het boetekleed heeft aangetrokken. Dat kan niet waar zijn. Of het antwoord op de vraag die ik eerder stelde, klopt niet of deze redenering klopt niet. Het boetekleed aantrekken is geen legitiem argument om niet tot onderzoek over te gaan. Graag wil ik het oordeel van de minister hierover.

Ik vervolg met de Europese autolobby. Deze heeft een veel te grote vinger in de pap. De principebesluiten die in Europa genomen worden en die in de technische commissies worden uitgewerkt, vormen een van de problemen. Het besluit dat initieel wordt genomen om schadelijke uitstoot terug te dringen, kan wel deugen, maar vervolgens zorgt de industrie ervoor dat in de uitwerking alle pijn bij de maatschappij komt te liggen en dat de winst bij de industrie komt te liggen. "The devil is in the details" mag niet betekenen dat de auto-industrie via de details het politieke besluit ondermijnt. Wat gaat het kabinet hiertegen doen?

De **voorzitter**:
U hebt nog 20 seconden, mijnheer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik heb nog twee zinnen en dan is het klaar. Wij mogen niet toekijken hoe de Europese autolobby de wet voorschrijft en deze vervolgens zelf ondermijnt. Het is tijd voor actie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Bij die laatste hartekreet zou ik mij graag willen aansluiten, maar ik verbaas mij over de inzet die de PvdA-fractie voorstaat. Aan de ene kant is er de motie van Jan Vos waarin staat dat we heel vlot naar emissieloos vervoer in Nederland moeten, waar dan ook niet mee gefraudeerd kan worden. Aan de andere kant is de Wet uitwerking autobrief pas geleden behandeld. Het ministerie heeft door TNO laten bekijken wat het effect is van de nieuwe autobrief. Nu blijkt dat het hele wagenpark 20% vuiler wordt en dat er 100.000 minder elektrische auto's komen, afgezet tegen het basispad. Daar heeft de PvdA vandaag mee ingestemd. Hoe kun je aan de ene kant zeggen dat je de invloed van de autolobby wilt verminderen en dat je snel naar schoon vervoer wilt, aangezien dat beter is voor de gezondheid van de

mensen, en aan de ander kant toch de lobby van de autofabrikanten in Nederland zo zwaar laten meewegen dat met de nieuwe maatregel ons wagenpark wordt vervuild in plaats van verschoond?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Er is hier een compromis gesloten; dát is hier gebeurd. Als mevrouw Van Tongeren dus aan mij vraagt of dit dé ideale Autobrief is en of het daarin helemaal in de richting gaat die de PvdA wenst, dan is het antwoord: nee. Het zou ook gek zijn als het antwoord anders was, want er zijn meerdere partijen betrokken. Op een gegeven moment maak je bij zoiets met elkaar een afspraak. Dat is hier gebeurd. Er staan dus best wel dingen in die volgens mijn fractie wat scherper gesteld kunnen worden of wat beter kunnen worden doorgevoerd. Dingen zouden wat mijn fractie betreft soms wat meer gericht kunnen worden op het bevorderen van duurzaamheid. Uiteindelijk gaan dit soort maatregelen echter over fiscaliteit, en niet alleen over het bevorderen van duurzaamheid. Daartussen zit spanning; dat klopt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoor de heer Hoogland dus eigenlijk zeggen dat bij de autolobby de VVD gewonnen heeft. Dat is niet helemaal verrassend. De heer Hoogland zegt dat de PvdA wel openstaat voor andere, misschien wat kleinere maatregelen om daarmee toch te proberen dat wagenpark te verschonen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Nee, dat klopt niet, want als hier een VVD-woordvoerder zou staan, zou mevrouw Van Tongeren volgens mij net zo veel ontevreden geluiden horen. Daar is men ontevreden over een aantal dingen waarmee de PvdA wél gelukkig is. Ik noem de opslag op het gebruik van diesel. Ik noem het opkoopfonds voor oude dieselbedrijfswagens. Er zitten dus best wel dingen in waarmee de PvdA blij is en waarbij ik me kan voorstellen dat men er bijvoorbeeld bij de VVD minder blij mee is. Maar goed, ik ben niet van die partij.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Deze discussie is net gevoerd. Laten we maar vaststellen dat de Belastingdienst weer gewoon overgaat tot het uitvoeren van de kerntaak, namelijk het heffen en innen van belastingen. Sturen op duurzaamheid is geen kerntaak van de Belastingdienst.

Ik heb een vraag over de motie die is ingediend. Daarbij komt de discussie naar voren die we ook vorige week gevoerd hebben, toen we spraken over de informele Transportraad. Toen hebben we afgesproken om de motie ook hier te behandelen. Ik heb er toch nog wat vragen over, ook naar aanleiding van de toelichting. Wat is nu precies het voorstel van de PvdA in deze motie? We hebben de kabinetsreactie namelijk gelezen. Daaruit komt de lijn naar voren om dingen niet dubbel te gaan doen. Men zegt: als je dingen doet, doe ze dan ook gewoon goed. In Nederland bestaat een goede standaard en een goede RDW. Wat ik hier zie, is echter een motie waarin eigenlijk wordt gezegd: draag de bevoegdheden maar over aan Europa en dan zien we wel wat er gebeurt. Misschien kan de heer Hoogland dat toelichten.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ja, want hier is enige nuance wel op z'n plaats. Wat mevrouw Visser nu zegt, staat niet in de motie. Ik sta overigens open voor het nog wijzigen van de motie als zij niet effectief is. Het is namelijk nogal tricky om hier op het niveau van maatregelen te gaan bepalen wat er moet gebeuren. Wij hebben echter wel gezien dat het in de afgelopen jaren in ieder geval niet heeft gewerkt. Bij Volkswagen heeft men vrijelijk zijn gang kunnen gaan. Een van de voorstellen die wij doen, is het beperken van het aantal keuzes van autofabrikanten om hun typen te laten goedkeuren. Wij stellen dit voor omdat dat kan bijdragen aan eerlijker testen. Ik hoor echter ook graag de reactie hierop van het kabinet. Denkt men daar dat dit een bijdrage kan leveren? Daarna kunnen we bekijken of dit het meest effectief is. De gedachte hierachter is natuurlijk, paal en perk te stellen aan de mogelijkheid om de uitstoot in de test heel anders te laten zijn dan in de werkelijkheid. Volgens mij delen we dat doel.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat doel delen we. Daarbij gaat het er wat ons betreft om, gewoon voor te schrijven hoe je dat moet doen. Pleit de PvdA in deze motie nu voor één Europese toelatingsinstantie en voor één Europese toezichthouder, ja of nee?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Nee.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil toch even bekijken of het inzicht bij de PvdA zodanig is dat die partij ook begrijpt welke rol ze hier zelf in heeft gespeeld. Ik zie krokodillentranen. De woordvoerder zegt: dit kan toch allemaal niet en het is verschrikkelijk wat er gebeurt. Maar al sinds 2007 staat de test gewoon heel helder in de verordening beschreven zoals hij is. En die test leidt vrijwel automatisch tot dit soort manipulatie. Daar was de PvdA toch bij? De PvdA zit toch ook in het Europees Parlement? Sterker nog, de PvdA-fractie zit in een samenwerkingsverband in het Europees Parlement. Ik heb de heer Hoogland hier echter nooit over gehoord. Waarom dus nu ineens die verontwaardiging, terwijl de PvdA allang wist dat het in de praktijk ging zoals het ging? Sterker nog, de politiek en de PvdA hebben eraan meegeschreven en ervoor gezorgd dat het zo gaat.

De heer **Hoogland** (PvdA):
De kwalificatie "verontwaardiging" laat ik aan de heer Madlener. Volgens mij heeft het onderzoek in de VS bij iedereen uiteindelijk de ogen geopend. Toen bleek waarom er zo'n groot verschil is tussen de uitstoot in de praktijk en de uitstoot bij die testen. De heer Madlener heeft gelijk als hij zegt dat allang bekend was dat er een groot verschil tussen het een en het ander was. Maar hoe dat precies kwam en welke software daaraan bijdroeg, was niet bekend. Of wist de heer Madlener dat toen ook al? Ons is dat bekend sinds het in de VS is onderzocht.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik sla de verordening erop na. Daarin staat duidelijk dat "het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt".

Dat staat gewoon letterlijk opgeschreven in de verordening waarin die test wordt voorgeschreven! Het zou heel goed kunnen dat er helemaal geen wet is overtreden, maar dat Volkswagen gewoon op een handige manier gebruik heeft gemaakt van de testprocedure waaraan de partij van de heer Hoogland heeft meegeschreven. Nu komt de heer Hoogland met een verhaal vol verontwaardiging. Nogmaals, er zijn dingen misgegaan, maar het zou de heer Hoogland sieren als hij ook de rol van de PvdA in dit verband zou benoemen. Het zou hem sieren als hij een beetje spijt zou betuigen en niet met een grote mond hier Volkswagen bekritiseert.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Als het regent, is het de schuld van de PvdA volgens de PVV. Als er iets misgaat in de samenleving, is het de schuld van de PvdA volgens de PVV. Nu sjoemelt Volkswagen met zijn auto's en is het opnieuw de schuld van de PvdA. Het zijn gevolgtrekkingen en causale verbanden waar ik helemaal niets mee kan. Ik laat die voor rekening van de PVV.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. De sjoemelfraude lijkt toch een geval van: wij zagen het niet, wij wisten het niet en wij wilden het niet horen. D66 heeft een mooie opsomming gegeven van de gevolgen van verontreiniging. Met D66 zou ik graag willen weten wanneer welke Nederlandse instantie iets wist, hoe het komt dat wij daar niet op gereageerd hebben en hoe wij dat in de toekomst anders gaan doen. Blijkbaar wisten heel veel instanties in diverse landen het wel en wist ook de Europese Commissie het een en ander. Toch leidde dat niet tot eerder ingrijpen. Ik neem aan dat de hier verzamelde bewindspersonen met GroenLinks vinden dat wij dat in een eventueel volgend geval beter zullen moeten doen.

Bij het hertesten van auto's in Frankrijk bleek dat alle 52 geherteste auto's niet voldeden aan de norm. Ik neem dus aan dat het sjoemelen niet beperkt blijft tot alleen Volkswagen. Ik sprak zo-even in een interruptiedebatje met de heer Hoogland over de kracht van de autolobby. Mijn vraag daarover zou ik graag ook door de heer Wiebes beantwoord willen hebben. Waarom gaan wij in Nederland een belastingbeleid vaststellen, gebaseerd op de cijfers die het ministerie zelf levert, waardoor het autopark vuiler wordt dan het zou zijn als wij het basispad, het oude beleid, gevolgd hadden? Ik weet dat de staatssecretaris gaat zeggen dat hij optimistisch is en dat het vast wel mee gaat vallen — dat was het antwoord op mijn interruptie tijdens de behandeling van de Autobrief — maar ik zou daar graag wat hardere cijfers onder willen hebben. Volgens mij willen wij allemaal dat de luchtkwaliteit in Nederland verbetert en dat de lucht schoner en niet vuiler wordt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Deze vraag is ook bij een vorig debat gerezen en mevrouw Van Tongeren herhaalt die weer. Wil mevrouw Van Tongeren dan het oude belastingbeleid inzake stimulering van hybride en full electric auto's weer terug hebben? De Algemene Rekenkamer, het Planbureau voor de Leefomgeving, de OESO en nog tal van andere partijen hebben gezegd dat dit een veel te dure manier geweest is om CO_2-reductie te bewerkstelligen en dat wij daardoor 6 miljard aan belastinginkomsten hebben gemist. Hoor ik mevrouw Van Tongeren nu zeggen dat wij dat beleid moeten continueren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Nee, dan heeft mevrouw Visser bij het vorige debat niet goed opgelet en blijkbaar doet zij dat nu wederom niet. GroenLinks wil een snelle verschoning van het wagenpark, zo snel mogelijk. Daarom willen wij bijvoorbeeld niet dat de zwaarst vervuilende leaseauto's in een lagere bijtellingscategorie terechtkomen. Wij willen voor die auto's gewoon het hoge tarief handhaven. Ik heb een stuk of vier moties ingediend om het wagenpark schoner te maken. Wij hebben ook amendementen ingediend om het wagenpark schoner te maken. Voor al deze moties en amendementen hebben wij geen steun gekregen van de VVD. Daaruit blijken de richting en de visie van GroenLinks. Ook het vorige beleid was niet het beleid van GroenLinks, maar dat gaf in elk geval nog een resultaat dat iets schoner was dan op basis van het huidige beleid het geval is.

Wij hadden een beleid om het wagenpark schoner te maken. Toen werd gezegd dat dit beleid maar een heel klein beetje verschoont terwijl het heel erg duur is. Vervolgens wordt door de VVD gezegd: dan maar helemaal geen beleid meer om het wagenpark schoner te maken. Dat is geen oplossing. Wij zouden moeten samenwerken om de belastinginstrumenten die wij hebben zodanig in te zetten dat in snel tempo de innovatie en de werkgelegenheid in Nederland bevorderd worden. In Zuid-Nederland zijn daar heel mooie mogelijkheden voor. Wij hebben dan werkgelegenheid, schonere lucht en kostenbesparing. Helaas echter heb ik de VVD daar nooit voor kunnen porren.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat is een lang antwoord. Mevrouw Van Tongeren vraagt eerst waarom niet wordt doorgegaan met het oude beleid, want dat was immers zo goed. Daar wijkt zij vanaf in het kader van het basispad, om dat toch weer recht te breien op een heel andere manier. Laat ik het anders stellen. Nederland heeft procentueel een van de hoogste milieubelastingen van heel Europa. Vindt GroenLinks dat kosteneffectiviteit een onderdeel moet zijn van de milieumaatregelen die je neemt? Vindt GroenLinks ook niet dat bronbeleid een van de meest belangrijke maatregelen is om het wagenpark te verschonen en dat je dat gezamenlijk in Europa moet doen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat zijn eigenlijk drie vragen. Moet je alleen maatregelen nemen in Europees verband? Nee. Nederland is heel erg dichtbevolkt, dus ik vind het prima dat wij op sommige velden afwijkende maatregelen nemen en scherpere eisen stellen. Wij hebben ook andere maximumsnelheden. De tweede vraag was: moet je kijken naar de kosteneffectiviteit? Daar moet je ook naar kijken maar niet uitsluitend, want wil je een verandering krijgen naar elektrisch vervoer, dan heb je laadinfra nodig en een mentaliteitsverandering in die zin dat mensen gaan kijken naar de total cost of ownership en niet alleen naar de aanschafprijs. Zo'n verandering op gang brengen lukt je niet als je alleen maar bekijkt of het volgend jaar al goedkoper wordt. Dat heeft Nederland destijds ook gedaan bij het invoeren van het aardgas. Toen

werden er gratis kooktoestellen weggegeven om die ontwikkeling aan te slingeren. GroenLinks vindt dat je dat ook moet doen bij het verschonen van het wagenpark.

De **voorzitter**:
Nee, wij gaan niet ...

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter sorry, maar hoor ik GroenLinks nou pleiten voor gratis auto's?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het is voor de VVD misschien een beetje ver van huis, maar in India komt er bijvoorbeeld een verbod op de verkoop van dieselauto's rondom de grote steden. India heeft besloten dat alle nieuwe auto's die verkocht worden vanaf 2030 elektrisch moeten zijn. Dat doet het door mensen het verschil tussen de prijs van de benzineauto en de elektrische auto terug te betalen in de besparing op de brandstof. Zoiets is modern, innovatief, revolutionair en goed voor ondernemers. Dat zou de VVD aan moeten spreken. Zo'n beleid, toegesneden op Nederland, zou GroenLinks zeker voorstaan.

De **voorzitter**:
Mag ik voorstellen dat de vragen en antwoorden ietsje minder uitlokkend worden? De vragen lokken steeds een antwoord uit, maar die antwoorden lokken dan weer nieuwe vragen uit. Als wij dat verder kunnen afspreken, dan mag mevrouw Visser nog één korte vraag stellen, waarop één kort antwoord komt. Daarna gaat mevrouw Van Tongeren verder.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is een debat, dus het is logisch dat wij op elkaar reageren, maar mevrouw Van Tongeren heeft mijn vraag niet beantwoord. Dat van India is leuk, maar wij weten ook hoe de energie daar wordt opgewekt: niet op een duurzame manier. Wij weten ook dat het riool daar nog een lange weg te gaan heeft. Als je het echt over volksgezondheid wilt hebben, dan moet je gewoon zorgen voor goede riolering. Mevrouw Van Tongeren heeft het altijd over het verbeteren van de volksgezondheid, dus als je echt iets wilt doen, zul je daarnaar moeten kijken. Mevrouw Van Tongeren wijst naar India, maar ik had een concrete vraag aan haar: pleit zij nu voor gratis auto's als ze maar elektrisch rijden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Mevrouw Visser heeft blijkbaar wat moeite met luisteren, want ik eindigde mijn antwoord, zoals zij straks kan teruglezen in de Handelingen, met de woorden: een type beleid dat daarop lijkt, toegesneden op de Nederlandse situatie, zou GroenLinks zeker voorstaan. Daarom zijn wij medeondertekenaar van de motie-Vos die vraagt om vanaf 2025 uitsluitend emissieloze nieuwe auto's te verkopen. Daarom hebben wij ook een autoplan ingeleverd, zoals mevrouw Visser ook weet, waarin wij een versnelling in de laadinfrastructuur aanbrengen. Er waren drie vragen gesteld. Ik heb er in elk geval twee uitermate helder beantwoord, maar op verzoek van de voorzitter ga ik nu onmiddellijk verder met mijn tekst.

Graag wil ik van de bewindspersonen een reactie op het volgende hebben. Veel autofabrikanten zetten wel in op innovatie en schonere, emissieloze auto's: Ford, BMW, Hyundai, KIA en zelfs Porsche. Wij zouden graag willen dat wij in Zuid-Nederland, anders dan bij de windmolens, op tijd kunnen zijn met de maakindustrie voor elektrische auto's, samen met de TU, de hogescholen en de mogelijkheden en het vestigingsklimaat daar. Onze minister van Infrastructuur en Milieu is daar ook al mee bezig. Voor de windmolens hadden wij alles ontwikkeld, maar vervolgens kwam de maakindustrie in Denemarken. Frankrijk zit nu bijvoorbeeld aan de firma Tesla te trekken. Tesla wil een Europees distributiecentrum opzetten. In Zuid-Nederland hebben wij al een stukje Tesla. Gaan wij daarop letten of verdwijnt dit helaas weer uit Nederland? Dat is namelijk de toekomst, wil je gesjoemel en dieselfraude voorkomen. Volkswagen heeft laten weten bereid te zijn om de onterecht verkregen belastingvoordelen terug te betalen. Kan de staatssecretaris van Financiën aangeven hoe het daarmee staat? Over welk bedrag gaat het? Is daar al een inschatting van? Zijn er al afspraken gemaakt met Volkswagen? Het lijkt GroenLinks volstrekt logisch om, als daar geld van terugkomt, het aan hetzelfde doel uit te geven: een schoner wagenpark. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Als je een fraude met emissies ontdekt, wil je ook weten of dat effect heeft op de volksgezondheid. Volgens GroenLinks is het meetpunt langs de A2 bij Breukelen het enige dat het verschil in uitstoot meet tussen een snelheid van 120 km/u en 130 km/u. De concentratie stikstofdioxide stijgt daar met ongeveer 10%. Een lokale actiegroep heeft alle metingen opgevraagd en daarnaar gekeken. De concentratie ging eerst mooi naar beneden. De maximumsnelheid is verhoogd naar 130 km/u en vervolgens zag je de waarde stijgen. Hoe verhoudt die stijging — het verhogen van de snelheid — zich met artikel 12 van de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn? Dit artikel beschrijft dat landen ernaar streven, met de beste en duurzame ontwikkeling, om de grenswaarden steeds naar beneden bij te stellen. Er staat niet dat het is toegestaan om het op te vullen tot de grenswaarden. In verschillende debatten is veel uitgewisseld rond de vraag of sjoemeldieselfraude in de luchtkwaliteitscijfers is verwerkt of niet. Ik heb geprobeerd om mij door alle rapporten heen te ploegen. Ik heb nog steeds niet helder of dit zo is en twijfel daar nog steeds aan. Als de regering nog steeds stelt dat dit volledig verwerkt is, zou ik hierover graag nogmaals een uitleg krijgen. Ik zie in de staatjes een lineaire extrapolatie van de snelheid van 100 naar 130 km/u, terwijl de uitstoot exponentieel toeneemt. Ik zie dat niet terug in de staatjes. Een actiegroep heeft geprobeerd de onderliggende berekeningen te wobben, maar dat is gestopt. Het kan niet extern getoetst worden. Waarom mogen wij als Nederlanders niet weten hoe onze eigen luchtkwaliteit wordt berekend?

Er zijn over dit onderwerp een stuk of wat aangenomen moties waarvan ik graag zou willen weten hoe het staat met de uitvoering ervan. Er is er een over het meer aandacht schenken aan elektrische en zelfrijdende voertuigen binnen de topsectoren energie, hightech en logistiek. Hoe staat het daarmee? Ik heb hier een aangehouden motie die ik in stemming wil brengen over versterkt Europees toezicht op de nationale goedkeuringsautoriteiten. Er is mij eerder gevraagd om dit niet te doen, omdat dit in Europees verband besproken zou worden. Ik wil graag weten waarom

het toen aangehouden moest worden en of dit nu rond is. Samen met de heer Hoogland heb ik een motie aangenomen gekregen over een verbod op het verwijderen van een roetfilter. Welke uitvoering heeft de regering daar in de tussentijd aan gegeven? Ik heb verder een motie over het gelijktrekken van de emissie-eisen voor dieselvoertuigen en de emissie-eisen voor benzinevoertuigen. Deze motie is aangenomen. Hoe is deze motie uitgevoerd? Er zou een onderzoeksvoorstel naar de Kamer komen, maar ik heb dat nog niet kunnen vinden. De laatste aangenomen motie gaat over het meer gewicht geven aan milieu en gezondheid bij de aanbesteding van voertuigen door het Rijk. Ook van deze motie heb ik nog geen uitvoering gezien. Integendeel, de politie heeft een ongelooflijke hoeveelheid Volkswagens Golf aangeschaft.

De **voorzitter**:
U bent nu ruim door uw tijd heen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat weet ik, voorzitter. Ik ben ook door mijn moties heen. De voorzitter zal mij echter ook helpen vanwege het feit dat aangenomen Kamermoties ook echt door de regering uitgevoerd moeten worden.

De **voorzitter**:
Goed, maar dat vraagt u dan volgende keer binnen uw tijd. U kunt echter toch nog het woord hebben, want de heer Madlener heeft een vraag.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb een korte vraag. GroenLinks is altijd aan het schelden op de automobilisten en op de hoge maximumsnelheid. Uit de test is gebleken dat er één situatie is waarin de uitstoot nog veel erger is: in de file! GroenLinks is net de partij die niets aan filebestrijding wil doen. Sterker nog, GroenLinks wil nog meer files creëren door minder wegen aan te leggen. Vindt mevrouw Van Tongeren het niet heel onverstandig dat GroenLinks de files niet wil bestrijden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Bij de laatste doorrekening van verkiezingsprogramma's en tegenbegrotingen, waarin ook de milieueffecten zijn meegenomen, kwam GroenLinks als beste uit de bus met betrekking tot filebestrijding door het invoeren van rekeningrijden. Wij willen dus wel degelijk ook de files bestrijden, maar wellicht op een andere manier dan de PVV dat graag zou willen doen.

De heer **Madlener** (PVV):
Maar u beseft dat als u rekeningrijden gaat invoeren, de mensen met de kleinste beurs, met het minste geld, als eerste uit die auto moeten. U jaagt de mensen met een kleine beurs dus de auto uit. Ik vind dat niet erg sociaal.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat is een opmerking voor rekening van de PVV. Ook uit die doorrekening bleek dat GroenLinks ervoor zorgt dat het besteedbaar inkomen van mensen met lage inkomens in Nederland omhooggaat. Wij doen dat op een andere wijze.

☐

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Zojuist is het amendement van mijn fractiegenoot Carola Schouten aangenomen dat regelt dat de dieseltoeslag de komende jaren niet wordt verlaagd. Ik ben hier blij mee, want hiermee wordt benadrukt dat diesels te veel uitstoten.

Op 27 november vorig jaar schreef de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een brief aan de Kamer die zij eindigde met de volgende woorden: "Het is dus mogelijk om schone en zuinige diesels te maken". Op 16 februari van dit jaar schreef de staatssecretaris: "Mijn inzet is erop gericht dat we bij auto's overschakelen op elektrische aandrijflijnen, waarbij de uitlaatgassen vrij zijn van schadelijke stoffen en CO_2". Deze laatste woorden bevallen mij veel beter. Schone diesels bestaan niet en schone benzineauto's overigens ook niet. Onlangs heeft de Kamer een motie aangenomen waarin zij heeft uitgesproken dat Nederland moet streven naar verkoop van uitsluitend emissieloze auto's per 2025. Dat is de stip op de horizon waar wij met elkaar naartoe moeten werken in het belang van ons milieu en onze volksgezondheid.

Het is dus schokkend om keer op keer te moeten constateren dat milieu en volksgezondheid ondergeschikt worden gemaakt aan bedrijfsbelangen. Volkswagen maakte gebruik van sjoemelsoftware en nam het ook niet al te nauw met de opgave voor brandstofverbruik en CO_2-uitstoot. Bij andere automerken zien we dat de werkelijke uitstoot van stikstofoxiden drie tot acht keer hoger ligt dan de fabrieksopgave, met zelfs een uitschieter naar boven van twintig keer. TNO constateert dat de emissie-eisen wel steeds aangescherpt worden, maar dat de praktijkemissie van NO_x bij diesels de afgelopen twee decennia vrijwel niet omlaag is gegaan. Dat klopt natuurlijk niet.

Mijn fractie vindt dat maximale transparantie nu nodig is. Daar hebben consumenten ook recht op. De staatssecretaris ziet niet zoveel heil in toegang tot de broncodes van autosoftware om zo manipulatie te ontdekken, omdat software steeds complexer wordt. Door broncodes openbaar te maken kunnen producenten echter de schijn van manipulatie vermijden. Is de staatssecretaris bereid dit binnen Europa te bepleiten? Ik begrijp dat de Partij van de Arbeid en GroenLinks hierover een voorstel zullen indienen; dat zal mijn fractie steunen.

Natuurlijk is het goed dat er een "real driving emissions"-test komt, die een realistischer beeld geeft van de uitstoot van auto's en fraude zoals bij Volkswagen kan voorkomen. Tot zover het goede nieuws. De test staat namelijk hoge foutmarges toe, waarbij auto's tot 2021 meer dan twee keer de stikstofnorm mogen overschrijden en daarna nog steeds anderhalf keer. Ik weet dat de staatssecretaris, mede naar aanleiding van een motie van mevrouw Van Veldhoven en mijzelf, zich tot het uiterste heeft ingespannen om de conformiteitsfactor omlaag te brengen. Het is spijtig dat hiervoor binnen Europa geen draagvlak is. Waarom zou je een norm stellen als die vervolgens in de verste verte niet gehaald wordt? Dit ondermijnt het vertrouwen van de

consument. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om de komende jaren alsnog verdere aanscherping te bepleiten, bijvoorbeeld via het nog te bespreken derde of vierde pakket voor de RDE-test, of via het bijdragen aan onderzoek naar nauwkeurige meetapparatuur? Of liggen de afspraken tot 2021 vast?

Hetzelfde geldt voor de nieuwe CO_2-normen. De nieuwe testcyclus is bedoeld om het verschil tussen praktijkverbruik en fabrieksopgave te verkleinen en niet om de normen uit te hollen, aldus de staatssecretaris. Dat zijn stevige woorden die ik van harte kan onderschrijven. Voor de ChristenUnie moet de conversiefactor nul zijn. Afwijkingen uit het verleden mogen nu niet beloond worden met een afzwakking van de normen. Zeker na het ambitieuze klimaatakkoord moeten we geen slappere CO_2-normen toestaan. Kan de staatssecretaris schetsen wat haar inzet is en welke mogelijkheden zij ziet voor eerlijke normen? Met welke andere Europese landen kunnen wij samen optrekken? Ik heb begrepen dat er één autogroep is die een test heeft ontwikkeld om CO2-emissies in de praktijk te toetsen en die deze testresultaten ook publiek beschikbaar maakt. Kan de staatssecretaris de Nederlandse auto-importeurs oproepen om zich hierbij aan te sluiten en een soortgelijke test uit te voeren? Wat vindt de staatssecretaris van het idee om de resultaten van praktijktesten die in Europa worden uitgevoerd, publiek beschikbaar te maken, bijvoorbeeld via internet?

Na Dieselgate heeft de RDW de 22 fabrikanten die een typegoedkeuring hebben ontvangen, een brief gestuurd. Alle fabrikanten ontkennen echter dat er sjoemelsoftware is gebruikt. Dat is niet heel verrassend. De RDW voert nu een testprogramma uit waarbij de praktijkemissies worden gemeten. Kan de staatssecretaris aangeven hoe de uitvoering van deze testen verloopt? Zijn er al testen uitgevoerd op de uitstoot van CO_2 en NO_X en, zo ja, wat waren de resultaten daarvan? Is er naar aanleiding van de testen bij geconstateerde afwijkingen al actie ondernomen tegen autofabrikanten? Op welke manier worden consumenten geïnformeerd over de testresultaten?

De ChristenUnie pleit voor maximale transparantie. Gaat de staatssecretaris van Financiën nog een claim neerleggen bij de fabrikanten voor gederfde belastinginkomsten als gevolg van verkeerde CO_2-cijfers?

Ik rond af met de voorgenomen aanbesteding van de aanschaf van politieauto's. Ik ben blij dat de staatssecretaris in reactie op mijn Kamervragen in het conceptprogramma van eisen de eis dat het diesels moeten worden, niet steunt. Ook na het schrappen van deze eis zal de politie echter hoogstwaarschijnlijk dieselvoertuigen aanschaffen, omdat dit door de huidige fiscale vrijstellingen voor de politie verreweg de goedkoopste optie is. Is de staatssecretaris van Financiën bereid om de vrijstelling voor politieauto's te heroverwegen, zodat er bij de komende aanbesteding echt sprake is van een gelijk speelveld, waarbij duurzaam inkopen een kans krijgt? Ik zie uit naar de beantwoording van mijn vragen.

De heer **Geurts** (CDA):
Voorzitter. Vorig jaar kwam naar buiten dat de automobielindustrie, of althans één merk prominent, op grote schaal heeft gesjoemeld met software van dieselmotoren. Dieselgate was geboren. Mogen we nu constateren dat we al jaren worden misleid door de autofabrikanten? Vele mensen vragen zich met mij af hoe dit kan gebeuren. Welke gezondheidsschade is erdoor ontstaan?

Het CDA wil een eerlijke economie, waarin een product voldoet aan de wettelijke normen en overeenkomt met de gegevens op de verkoopbrochure. Ik vind dat deze grootschalige bedriegerij aangepakt en bestraft moet worden. In 2013 informeerde TNO de regering en de Kamer al dat de werkelijke emissiewaarden veel hoger lagen dan die van de tests.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik word wel moe van alle krokodillentranen, nu van het CDA. Het CDA heeft meegeschreven aan de testcyclus. Het heeft gewoon meegedaan. U luisterde altijd naar de auto-industrie in Duitsland en naar mevrouw Merkel. Nu doet u net alsof u van niets weet. U hebt bijgedragen aan deze manier van sjoemelen. Daar moet u gewoon eerlijk in zijn. U mag hier zeggen dat het anders moet, maar doet u niet net alsof u het allemaal verschrikkelijk vindt. Uw partij is er medeverantwoordelijk voor.

De heer **Geurts** (CDA):
Voorzitter, de heer Madlener spreekt u aan, maar ik neem aan dat u niet gesjoemeld hebt. Het CDA heeft de afgelopen decennia, misschien nog wel veel langer, aan heel veel dingen meegeschreven. Het gaat er nu om dat we gewoon belazerd zijn, dat we heldere antwoorden willen hebben op de vraag hoe dit kan en dat we dit in het vervolg voorkomen.

De **voorzitter**:
De heer Madlener, nu met een precieze formulering.

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter, via u vraag ik aan de woordvoerder van het CDA: vindt u dat het CDA in het verleden via het Europees Parlement iets te verwijten valt als het gaat om het opstellen van de regels voor de auto-industrie, of zegt u dat het CDA het allemaal prima voor elkaar heeft?

De heer **Geurts** (CDA):
Of het CDA het allemaal prima voor elkaar heeft, laat ik graag bij een volgende verkiezing aan de stemmers over. Wat ik wel weet is dat de PVV iedereen de schuld geeft. Net werd gezegd: als het regent krijgt de PvdA de schuld, als de zon schijnt, waarschijnlijk het CDA.

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, u bent de grootste fractie in het Europees Parlement.

De heer **Geurts** (CDA):
Voorzitter. Ik zei net dat TNO de regering en de Kamer heeft geïnformeerd dat de werkelijke emissiewaarden veel hoger lagen dan die van de test. Met deze informatie heeft de Nederlandse regering veel te weinig gedaan. Waarom heeft zij indertijd niet hard aan de bel getrokken? Pas vorig jaar

schreef het kabinet in een brief aan de Kamer duidelijk dat er bij dieselpersonenauto's sprake was van een significante afwijking tussen de test- en de praktijkemissies van NOX. Kunnen de minister en de staatssecretaris aangeven hoe dit is gelopen binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu? Waarom zijn er bijvoorbeeld geen duidelijke signalen aan de Kamer afgegeven? Het lijkt erop dat het kabinet zich verschuilt achter TNO, want het schrijft in 2015: "Daarbij heeft TNO nooit ontdekt dat softwarefraude in het geding was." De vraag die bij de CDA-fractie leeft, is waarom het kabinet geen opdracht heeft gegeven om verder te bekijken wat de oorzaken waren. Het aan de Kamer melden dat de emissiewaarden in werkelijkheid veel hoger zijn dan die van de test, verschoont het kabinet er toch niet van om verder te zoeken? Immers, toen de Amerikanen Volkswagen strafrechtelijk gingen aanpakken, gebeurde er nationaal en Europees nauwelijks iets. Dat er geen mogelijkheden zijn om de import van deze auto's te weigeren noch formele wegen om de fabrikant of de nationale autoriteit die deze auto's goedkeurt hierop aan te spreken, is een tekortkoming van de Europese regels en/of ons wettelijk systeem. Het CDA is voorstander van de interne markt, maar niet zo dat we zonder weerwoord belazerd kunnen worden.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dit is voor mij een toepasselijk moment om de heer Geurts een vraag te stellen. Niemand wil belazerd worden. Er was een kans om daar iets aan te doen in het Europees Parlement. Daar lag een voorstel voor om de normen niet te versoepelen, maar juist aan te scherpen. De heer Geurts hoeft geen verantwoording af te leggen over wat zijn fractie in het Europees Parlement doet, maar op dat moment stemden de CDA-leden in dat parlement niet voor het voorstel om de normen aan te scherpen, maar voor het voorstel om die normen juist te versoepelen. Wat vindt de heer Geurts daarvan?

De heer **Geurts** (CDA):
Emotioneel gezien kan ik een heel eind komen met de heer Hoogland. Rationeel heeft de EVP-fractie een andere keuze gemaakt. Zij heeft gezegd: een snelle invoering van het compromis is beter dan lange onzekerheid over een nieuw te bereiken compromis. Die afweging heeft de EVP-fractie gemaakt. Emotioneel gezien kan ik de heer Hoogland volgen, maar dat is de rationele afweging die daar gemaakt is.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik stel vast dat we de mening delen dat het Europees Parlement op dat moment een kans heeft laten liggen. Het lag natuurlijk niet alleen aan de CDA-fractie; meer leden stemden tegen.

De heer **Geurts** (CDA):
We maken het hier ook mee. Het CDA heeft een motie ingediend om een toezichthoudende autoriteit in te stellen. Ondanks dat dit in lijn is met de sociaaldemocraten in het Europees Parlement, heeft de PvdA hier tegengestemd. Dat is gebeurd.

Ik heb een aantal vragen aan het kabinet. Welke mogelijkheden biedt het nieuwe Commissievoorstel Kaderverordening Markttoezicht en Typegoedkeuring Motorvoertuigen — een hele mond vol maar zo heet het officieel — om fabrikanten en nationale goedkeuringsautoriteiten formeel aan te spreken? Komt er een autoriteit waaraan men zaken die niet deugen, kan voorleggen? Biedt het nieuwe Commissievoorstel uniforme mogelijkheden om fabrikanten die frauderen straf op te leggen? Hoe wordt erop toegezien dat de nationale goedkeuringsautoriteiten dat ook doen?

Ik kom op een vaststelling waarover nog steeds geen opheldering is gegeven. Niet alleen voertuigen van het merk dat ik eerder heb genoemd, maar auto's van alle merken, hebben een vijf tot zes maal hogere NO_x-uitstoot bij een wegtest dan bij een test op een rollerbank. Als er bij deze merken geen sprake was van softwaremanipulatie, hoe komt dit dan? Wij vragen ons dat af en we leggen die vraag ook graag bij het kabinet neer. Waren die tests dan zo ontzettend slecht? Ik hoop dat de staatssecretaris en de minister van Infrastructuur en Milieu daarover meer kunnen vertellen. Wat wordt er gedaan om de onderste steen boven te krijgen? Ik heb gelezen dat er een onderzoek naar loopt en dat dit wordt gecoördineerd door de Europese Commissie. Wat is de stand van zaken?

In Nederland zijn er blijkbaar zo'n 160.000 auto's met de zogenoemde "sjoemelsoftware". Die worden dit jaar allemaal teruggeroepen en aangepast met een technische oplossing, die is goedgekeurd door de Duitse autoriteit. Deze Duitse autoriteit heeft vermoedelijk de meeste auto's goedgekeurd, terwijl die eigenlijk niet voldeden. Mijn vertrouwen daarin is dus eigenlijk niet zo heel groot. Wordt het aanpassen van de software alleen gemonitord — lees: afgevinkt door de RDW — of wordt het ook gecontroleerd en onderzocht? Wij zijn van mening dat de eigenaars van deze auto's, die niet af konden weten van de fraude bij Volkswagen, niet de dupe mogen worden van een slechter werkende auto. Zou de RDW de werking van de aangepaste auto's kunnen testen en deze kunnen vergelijken met het eerdere functioneren?

Ik heb nog een aantal vragen aan de staatssecretaris van Financiën. Het CDA wil dat het onterecht verleende belastingvoordeel terugkomt en dat dit wordt betaald door de automobielindustrie. De onwetende burger mag daarvan niet de dupe worden. Welke acties onderneemt de staatssecretaris om dit mogelijk te maken?

De sjoemeldiesels, de Euro 5 en mogelijk ook de Euro 6-motoren, hadden met deze uitstootwaarde niet toegelaten mogen worden. Zijn deze auto's nu illegaal?

Het blijkt dat sjoemeldiesels soms vijf tot zes keer zoveel NO_x-uitstoot hebben als gerapporteerd. Dat maakt het verschil met oldtimers eigenlijk heel klein. Voor oldtimers moest er juist heel veel extra belasting worden betaald, vanwege de vervuiling. Hoe kijkt de staatssecretaris daarop terug?

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Gezellig dat er drie bewindslieden aanwezig zijn, dat heb ik niet vaak meegemaakt. De staatssecretaris van Financiën heeft overigens een verkeersverleden, dus dat

kan geen kwaad. Het onderwerp is natuurlijk wat minder gezellig, want we worden gewoon besodemieterd waar we bij staan. Dat lijkt inmiddels normaal te worden, alhoewel dit bijna in het niet valt bij de Panama Papers. Ik heb mijn antikapitalistische liedjesboek maar weer eens uit de kast gehaald, want dat is hoognodig. Ik heb besloten om een kopie daarvan aan mevrouw Visser te geven, want het is echt tijd voor een politieke omwenteling.

Ik begin eerst even met een paar vragen om de cijfers op orde te krijgen. Om hoeveel meer NO_x-uitstoot gaat het nu eigenlijk? Is het nog steeds 500% tot 600% boven de norm? Zijn er nieuwe feiten boven tafel gekomen? Wat ik nog steeds niet begrijp, ondanks een of twee sets schriftelijke vragen, is dat je in de Programmatische Aanpak Stikstof en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit niet kunt merken dat er iets mis is. Ligt dat aan de programma-aanpak of aan het feit dat het een black box is en het feit dat je daardoor de details niet meer ziet? Ik kan me eigenlijk niet voorstellen dat provincies het niet merken als ze ontwikkelruimte gaan uitdelen in het kader van de PAS. Je kent immers een uitstoot toe aan een object, in dit geval een auto.

Blijft de CO_2 beperkt tot ongeveer 7% hoger dan de zogenoemde NEDC-test of zijn daar ook meer cijfers over naar buiten gekomen? En om hoeveel auto's gaat het? Zijn het inderdaad 160.000 auto's, namelijk de Euro 5 en Euro 6-dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's van Volkswagen, SEAT, ŠKODA en Audi? Of gaat het om veel meer merken? Gaat het ook om benzineauto's? Welk onderzoek is nog nodig om dit boven tafel te krijgen?

Wat betreft de gezondheid zegt de staatssecretaris van I en M dat er niet echt bewijs is dat het levensjaren gekost heeft. Ik refereer aan een artikel in Het Financieele Dagblad van 3 februari, waarin een schadepost van 29 miljard voor de samenleving wordt genoemd. Milieudefensie heeft het over tweeënhalve maand levensverkorting door deze kwestie. Je zou je kunnen afvragen wat tweeënhalve maand nu helemaal is, maar je zult maar net een Champions League-finale met Ajax mislopen daardoor. Het is in ieder geval erg genoeg. 40 Europese burgemeesters hebben geprotesteerd tegen het slappe Europese beleid. Ze wijzen op onderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie, waaruit zou blijken dat de uitstoot van verkeer ieder jaar 75.000 mensen in Europa vroegtijdig het leven kost.

Ik kom op de sancties. Wat heeft Nederland werkelijk ondernomen om te garanderen dat die tests klopten? Welke sancties waren hier mogelijk aan verbonden? Nederland is dit namelijk verplicht volgens richtlijn 2007/46/EG. Die gaat over de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens, en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. Het is een kaderrichtlijn. Daarin staat letterlijk dat het de taak is van een lidstaat om erop toe te zien dat de boel in overeenstemming is met het goedgekeurde type. Dat is duidelijk niet gebeurd.

Buiten de lopende rechtszaken die in de Verenigde Staten zijn aangespannen, lijkt er aan deze kant van de plas weinig te gebeuren. Is dat zo? De manier waarop de boel is belazerd, is dermate groot dat je meer actie van de regering zou verwachten. Of kunnen we door de Europese setting van dit probleem toch weinig doen? Ik refereer ook aan een paar dingen die de heer Hoogland heeft gezegd, zoals: het Openbaar Ministerie ziet geen grond voor strafvervolging. In de beantwoording op vragen van de heer Hoogland staat heel duidelijk: "Deze verbodsbepaling wordt in Nederland via de Wet milieubeheer gesanctioneerd op grond van de Wet op de economische delicten (WED). Ingevolge de WED kan overtreding van de verbodsbepaling, wanneer zij opzettelijk is begaan, als misdrijf worden aangemerkt." En in dit geval is de overtreding opzettelijk begaan. Wat daar staat, is toch geen kattenpis? Er gebeurt eigenlijk heel weinig en dan komt de ACM ook nog eens met de uitspraak: wij doen geen verder onderzoek, want Volkswagen heeft publiekelijk al het boetekleed aangetrokken. Ja, hallo zeg! Dan weet ik echt niet meer wat ik de regering nog moet aanraden. Is er überhaupt aangifte gedaan? Is dat nog een optie voor het Rijk? Of moeten we andere partijen aanmoedigen om dat te doen?

Ik heb ook nog een vraag aan de staatssecretaris van Financiën over het geld dat terug zou komen. In het eerste kwartaal van 2016 zou daar meer duidelijkheid over komen. Dat kwam naar voren naar aanleiding van vragen van GroenLinks. Dat gaat alleen over de CO_2. Komt dat geld terug? Hoeveel is het? Kunnen wij ook nog geld verwachten over de NO_x, of valt dat helemaal buiten de interessesfeer van de staatssecretaris van Financiën?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De heer Smaling had het net over de strafbaarstelling. Ik kan mij herinneren dat wij in een van de eerdere technische briefings hebben gehoord dat Nederland ook inzage zou kunnen vragen in het strafdossier in Duitsland. Zou de heer Smaling met mij erin geïnteresseerd zijn of het kabinet dat heeft gedaan?

De heer **Smaling** (SP):
Ja, daar ben ik zeer geïnteresseerd in. Ik dank mevrouw Van Veldhoven voor deze voorzet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dit sloot mooi aan bij het betoog van de heer Smaling. Ik dacht daarom: hier past die vraag misschien wel bij. Dan stellen wij die vraag samen aan de bewindslieden.

De heer **Smaling** (SP):
Heel graag.

De **voorzitter**:
De heer Smaling gaat verder.

De heer **Smaling** (SP):
Wat zijn de mogelijke oplossingen? Een aantal collega's heeft al het een en ander gezegd en ik heb ook nog een vraag hierover. Is er toch nog een snellere overgang mogelijk naar real driving emissions dan nu in Europa is afgesproken? Is er een mogelijkheid om een al dan niet tijdelijke importbeperking in te stellen voor auto's waarvan vast is komen te staan dat ze vervuilender zijn dan getest in het lab? Zou je het een en ander kunnen betrekken bij de apk? Kun je bij de apk ook de uitstoot controleren? Is dat een begaanbare weg?

Ten slotte heb ik nog een wat groter dingetje dat ook refereert aan eerdere debatten. Moet je niet naar een meer landelijk integraal verkeersplan of een plan voor stedelijke luchtkwaliteit dat voorbij de milieuzonediscussie gaat? We hebben een motie aangenomen over sneller overgaan op elektrisch rijden en we zien dat steden allemaal hun eigen kleur geven aan de invulling van milieuzones. In mijn ogen is dat een tijdelijke en suboptimale oplossing op de route naar schone steden. Graag hoor ik de ideeën van het kabinet daarover. Afhankelijk van wat er allemaal wordt gezegd, komt daar een motie over.

De **voorzitter**:
U bent door de tijd heen.

De heer **Smaling** (SP):
Ik ben ook klaar.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik ben heel erg benieuwd naar de antikapitalistische liederen die de heer heer Smaling voor mij in petto heeft. Misschien herken ik er nog een aantal uit het voormalige Joegoslavië. Het betoog van de heer Smaling van zonet klonk echt als een antiautobetoog. Ik hoor de heer Smaling allerlei punten noemen waaruit blijkt dat verkeer heel erg slecht is. Waar pleit de SP nu voor? Wat is nou de positie van de SP ten aanzien van de automobilist, met name de automobilist met de kleine portemonnee, waar de heer Smaling het vaak over heeft? Waar staat de SP nu precies voor?

De heer **Smaling** (SP):
We zijn absoluut niet anti auto, maar wel anti dit soort fraude. Dat vind ik echt meer dan verschrikkelijk. In dit geval gaat het om auto's, maar er is ook mestfraude en vleesfraude en er zijn ook Panama Papers en zo. Maar als dat mogelijk is — en gelukkig zit er wel enig tempo in — willen wij dat de auto's die nu functioneren met traditionele transportbrandstoffen, overstappen op elektrisch, waterstof of mierenzuur. Als het schoner kan en betaalbaar is, willen wij dat graag. Vorige week werd hier de Autobrief behandeld. Toen hebben wij het ook uitvoerig gehad over de motie-Groot waarin wordt voorgesteld om ervoor te zorgen dat de kleinere tweedehands elektrische auto's waarvan de batterij voor een deel is afgeschreven, binnenboord blijven en dat mensen met een kleine portemonnee daarvan kunnen gebruikmaken.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Goed dat de heer Smaling deze toelichting geeft. In zijn betoog hoorde ik één groot verhaal dat al dat verkeer heel erg slecht is. Ik kom even terug op zijn laatste punt. Hij zegt dat in de overgang naar schoon ook de term "betaalbaar" hoort. Dat intrigeert mij, want hij heeft voor de motie gestemd. Hij kent de duurzamebrandstoffenvisie. Hij weet dat die door de partij is doorberekend en hij weet ook dat, als men berekent dat er in 2020 200.000 elektrische auto's zouden moeten zijn, er dan €11.500 per auto bij komt. Hoe rijmt hij dat met de betaalbaarheid van de auto en de doelgroep waarvoor hij zegt op te komen? Is die auto nog bereikbaar voor die SP-kiezer?

De heer **Smaling** (SP):
Enerzijds is mijn taak om erop toe te zien dat het betaalbaar blijft. Daarin heeft mevrouw Visser helemaal gelijk. Anderzijds preludeer ik een beetje op het feit dat in de veranderingsprocessen die nu lopen — die met elektrische auto's te maken hebben maar ook met een bredere omslag van fossiel naar duurzaam — sommige zaken eerst pruttelen en dan tempo gaan maken. Zij komen dan in een exponentiële fase van verandering en dan wordt het ook goedkoper. Dat zie je aan zonnecellen. Die prijs daalt als een gek omdat het nu eenmaal massaproductie is geworden en omdat de effectiviteit van de omzetting van zon naar stroom beter wordt. Dan kan het hard gaan. Als dat met elektrisch transport ook zo gaat, hoop ik dat die prijsdaling ook zal doorzetten. Mevrouw Visser blijft een beetje lineair denken.

De **voorzitter**:
Wij gaan elkaar niet uitlokken. Ik geef het woord aan de heer Madlener van de PVV.

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Dit debat gaat over Dieselgate, maar ook over de politiek zelf. Hoe doorgeschoten vergroening in de praktijk kan uitpakken, zien wij in dit dossier. Hoe politici zich niet alleen laten leiden door lobbyisten, maar soms zelf lobbyisten zijn geworden. Er is een papieren werkelijkheid gecreëerd van milieuregels, die in de praktijk niets anders betekent dan een grondslag voor belastingheffing. Alle krokodillentranen die wij vandaag hebben gezien, vooral van de grote partijen, ook in het Europese Parlement, betekenen niets, want die politieke partijen wisten allang van de tekortschietende regelgeving. Zij hebben daar immers zelf aan bijgedragen. En niet alleen de Europese politici, ook Nederland heeft zich bij de praktijk neergelegd.

Al in 2011 is de minister van I en M door TNO geïnformeerd over de afwijkingen. Daar hebben anderen al naar gevraagd. Het ministerie deed niets. De praktijk was al jaren dat de Europese voorgeschreven testmethode om het brandstofverbruik te meten gigantisch afwijkt van de werkelijkheid. Iedere Nederlander weet dat. Als je een auto koopt met een verbruik van 1 op 25, mag je blij zijn als je 1 op 16 haalt. Iedereen kan zien dat al die fiscaal gepromote hybride auto's op papier wel zuinig zijn, maar in de praktijk veel meer verbruiken en dus ook uitstoten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De heer Madlener zegt dat iedereen het weet. Vindt de PVV het normaal dat consumenten worden voorgelogen over hoeveel een auto verbruikt? Zou het niet normaal zijn dat je eerlijke informatie krijgt over hoeveel je auto verbruikt?

De heer **Madlener** (PVV):
Uiteraard ben ik voor goede consumenteninformatie. Daar kunnen wij niets op tegen hebben. Waar ik bezwaar tegen maak, is dat alle grote partijen hier zeggen: wat een schande, hoe kon het zo ver komen? Iedereen wist het. Sterker nog: de regels vragen bijna om dit soort gesjoemel. Dat zal vast de reden zijn. Dat zullen wij nog horen. Ik heb de indruk dat dit juridisch niet zo hard wordt aangepakt. Laten wij al die krokodillentranen niet serieus nemen. Het

zijn de partijen zelf die hebben meegewerkt aan deze regelgeving. Die schiet tekort en de consument is daar inderdaad de dupe van.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben heel blij met deze samenvatting. De regels schieten tekort en de consument is de dupe. Dat mag naar de toekomst toe niet de inzet zijn. Ik zal daarom in tweede termijn een aantal moties indienen en hoop op de warme steun van de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zal die zeker bekijken. Ik kom in mijn spreektijd ook toe aan de consument, die hier niet de dupe van mag worden.

De auto-industrie heeft zelf geprobeerd die onzinnige regelgeving te rekken, terwijl iedereen wist dat de testmethode totaal tekortschoot. Er is ook altijd een enorme lobby uitgevoerd in de Europese Unie. In Brussel schijnen zelfs 16 Europarlementariërs rondgelopen te hebben die zich lieten betalen door de auto-industrie, ook van Nederlandse politieke partijen. Het is bijna ongelofelijk. Dat parlementariërs zich als lobbyist laten inhuren door grote bedrijven is bij een aantal partijen de normaalste zaak van de wereld. We kunnen ook naar onze eigen Eerste Kamer kijken. Daar wordt ook heel wat geld geschoven richting politici die wetgeving kunnen beïnvloeden.

De VVD maakt het heel erg bont door vandaag in het AD te pleiten voor het strafbaar stellen van sjoemelsoftware, terwijl VVD-zwaargewicht Hans van Baalen, toen de sjoemelsoftware-affaire bekend werd, op de loonlijst stond van Mercedes Benz en de autolobby RAI. Hij ontving als parlementariër €12.000 per jaar voor lobbywerk. Gekker moet het toch niet worden. Daarom spreek ik ook liever niet meer over sjoemelsoftware, maar over Van Baalensoftware.

De PVV wordt soms verweten niet genoeg oog te hebben voor de milieubelangen en te veel naar de burgers te luisteren of naar de economie te kijken, maar als het milieubeleid doorschiet in idealisme, worden de groene oogkleppen vaak opgezet. Dat past in een patroon van mislukt milieubeleid. Het milieubeleid is soms nog erger dan de kwaal. Ik heb hier een aantal voorbeelden van.

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat, ik zie dat mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Visser een vraag hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik merk ook vandaag op dat we in dit huis de goede gewoonte hebben om geen mensen aan te spreken die zichzelf niet kunnen verdedigen.

De **voorzitter**:
Ik denk dat dit een wijze opmerking is.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Daar wil ik mij bij aansluiten en ik wil een punt van orde maken. De heer Madlener zei tussen neus en lippen door dat de Eerste Kamerleden geld toegeschoven kregen van de autolobby. Dat vind ik een zware beschuldiging richting Eerste Kamerleden. Hij noemt ze ook niet, maar zegt dat tussen neus en lippen door. Ik vind het een punt van orde dat mensen in een kwaad daglicht worden gesteld, zonder toelichting en bewijs. Ik vind dat dit niet in dit debat thuishoort. Dat wil ik toch kenbaar maken.

De **voorzitter**:
Mijnheer Madlener, ik stel voor dat u zich naar aanleiding van deze opmerkingen van collega's inhoudelijk gaat richten op de discussie over wat nu op de agenda staat ...

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil hierop wel reageren.

De **voorzitter**:
... en andere personen niet noemt. U kunt kort reageren, maar daarna gaat u inhoudelijk verder.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik denk dat we in dit publieke debat ook moeten kijken naar oorzaken. De oorzaak is dat er ook politici zijn die zich als lobbyist laten betalen. Ik kan het niet anders zeggen. Ik weet niet waar de heer Van Baalen die €12.000 voor ontving, maar dat zal niet zijn om het over teenslippers te hebben. Het werd betaald door de auto-industrie. We weten allemaal dat de lobby van de auto-industrie sterk was. Eerste Kamer idem dito. Ik moet misschien niet zeggen dat zij geld toegeschoven kregen, maar er zijn allerlei belangenverstrengelingen. Er worden mensen met een baan ingehuurd en die hebben ook andere belangen. Ik wil dat hier wel noemen.

De **voorzitter**:
Het is genoemd. U noemt toch weer de Eerste Kamer. Dat is geen fulltimebaan. Zullen we dat er ook even bijzeggen? Die mensen zullen gewoon geld moeten verdienen. Ik stel voor dat u verdergaat met uw inhoudelijke betoog in dit debat over dieselauto's.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ga hiermee verder, maar ik wil het toch genoemd hebben.

De **voorzitter**:
U hebt het genoemd en nu gaat u verder, want anders moet ik andere dingen gaan doen. Ik vertrouw erop dat u nu verdergaat.

De heer **Madlener** (PVV):
Het past in een patroon van mislukt milieubeleid. Ik noem een paar voorbeelden van mislukt milieubeleid waar we allemaal bij zijn. We weten allemaal bij voorbaat dat het mislukt, maar we gaan er toch mee door, door die groene oogkleppen. Neem het bijmengen van biobrandstoffen. Kostbaar voedsel wordt vernietigd en hele regenwouden worden platgebrand om palmolieplantages te beginnen. Een ander voorbeeld van mislukt milieubeleid: het meestoken van biomassa in kolencentrales. Nederland gaat 4 mil-

jard steken in het kappen van Canadese bossen die vervolgens naar ons land worden verscheept en hier worden verbrand in de kolencentrales. Prachtig milieubeleid, als je je oogkleppen op hebt, maar het is te gek voor woorden. Dat noem je toch geen milieubeleid.

D66 komt vandaag met een pleidooi om de werkelijke uitstoot van auto's in de showroom aan te geven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Is de PVV op de hoogte van de aangenomen motie van onder andere GroenLinks om de bijstook van biomassa in kolencentrales te stoppen? Het verwijt dat de groene kant van de Kamer dit soort beleid wil, is niet correct. Wat betreft palmolie is er door mijn partij steeds op aangedrongen dat dit gecertificeerde, duurzame palmolie moet zijn. Die twee voorbeelden kloppen in elk geval niet om het betoog van de heer Madlener te ondersteunen.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is toch niet helemaal waar. Jaren geleden was ik hier ook milieuwoordvoerder. Toen hebben we gezien dat het beleid om palmolie te subsidiëren juist heeft geleid tot het platbranden van bossen in bijvoorbeeld Indonesië. Het beleid was hier dus goed bedoeld maar leidde tot neveneffecten die we niet willen. GroenLinks wil dat ook niet. Zijn motie hebben wij denk ik ook gesteund. Als je je oogkleppen op hebt, lijkt het leuk milieubeleid, maar in de praktijk is het gewoon slecht beleid. Met dit voorbeeld is GroenLinks het eens, maar de regering gaat er wel mee door.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Wij spreken vandaag over het feit dat allerlei emissies door auto's, zoals NO_x en CO_2, fors afwijken van de gestelde norm. De consument is daar ook niet van op de hoogte. Vervolgens komt de PVV met een heel betoog over mislukt milieubeleid. Ik snap er helemaal niets van. Ik ben het er helemaal mee eens dat we de subsidie op biomassabijstook in kolencentrales vooral moeten stopzetten. Maar wat heeft die nou te maken met het feit dat een automerk zich niet aan de regels en afspraken houdt?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik weet niet of Volkswagen zich niet aan de regels heeft gehouden. Het kan ook zo zijn dat de regels zo slecht in elkaar zitten en onhaalbaar zijn dat ze leiden tot dit gedrag. Dat is wat ik vermoed. Ik vermoed dat dit milieuregels zijn waarover politici kunnen zeggen "kijk eens hoe streng wij zijn met onze uitstoot", terwijl de praktijk ondertussen totaal niet klopt met de werkelijkheid. Zo bedoel ik het. Het is milieubeleid dat in de praktijk totaal verkeerd uitpakt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
De staatssecretaris heeft in een van haar brieven heel helder toegelicht dat het wel degelijk mogelijk is om de uitstoot op de norm te krijgen, als er bepaalde technieken, twee systemen in werking treden. Die twee systemen werken wel op de rollerband maar niet als de auto de weg op gaat. Ze worden uitgezet vanwege efficiencyredenen. Zullen wij dan samen de vraag aan de staatssecretaris stellen of de normen wel of niet haalbaar zijn? Ik ben ervan overtuigd dat de normen wel haalbaar zijn maar er doelbewust software uitgezet, anders ingericht is om in de praktijk beter ... Nou ja, u snapt mijn betoog.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik begrijp u helemaal. We willen goede consumenteninformatie, want aan beloftes die niet waargemaakt worden, heeft niemand iets. Aan de andere kant moeten we niet doorschieten. Natuurlijk is het allemaal wel haalbaar en kan het wel, maar het kost heel veel geld. De vraag is of een auto dan nog betaalbaar is. Hetzelfde geldt voor nu pleiten voor elektrische auto's. Dat is prachtig en over tien jaar zijn ze misschien hartstikke goedkoop geworden, maar dat moeten we nog maar zien. Het heeft weinig zin om met ferme statements en moties te zeggen: ik verplicht de elektrische auto over tien jaar. Dat zou heel dom zijn als die elektrische auto over tien jaar gigantisch duur is. Dat moeten we dus niet doen. We moeten afwachten hoe de technische ontwikkelingen voortschrijden en de goede beslissing op het goede moment nemen. Wat hier vaak gebeurt, is met groene oogkleppen op iets willen forceren met een groen verhaaltje, terwijl er in de praktijk geen bal van terechtkomt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik wil de PVV een groen verhaal voorhouden en horen wat zij ervan vindt. Als auto's 130 rijden, is de uitstoot van NO_x 47% meer dan als zij 100 rijden. Er komt dus bijna de helft bij, blijkt uit onderzoek van TNO. Vindt de PVV met GroenLinks dat er in ieder geval goed gemeten moet worden op plekken waar 130 rijden toegestaan is, om het voor mensen die daar in de buurt wonen niet nog vuiler te maken? We hoorden in het betoog van mevrouw Van Veldhoven dat het gaat om een half pakje sigaretten per dag als je langs zo'n snelweg woont. Dit is geen oogkleppenverhaal; het zijn cijfers van TNO. Ik ken de PVV als een fervent voorstander van 130 rijden. Hoe zit dat dan?

De heer **Madlener** (PVV):
Liever 140 zelfs. Het gaat hier om de praktijk versus de theorie. Ik rijd vaak op snelwegen waar je nu 130 mag rijden, maar de vrachtwagens rijden nog steeds 85, 90. De meeste auto's rijden 120, 125. Ik reed zelf vaak 130 als je 120 mocht. Ik zie in de praktijk helemaal niet zo gek veel verschil tussen 130 rijden en 120 rijden. Die 50% extra uitstoot zou in een theoretisch geval misschien kunnen. Ik denk dat het in de praktijk enorm meevalt, maar we zullen dat straks horen van de minister. Er gelden natuurlijk ook normen, waarvan ik de minister altijd heb horen zeggen dat ze zich eraan wil houden. Dus we moeten nu niet doen alsof het allemaal zo erg is. De lucht wordt al jaren schoner in Nederland. Dat vinden wij een goede zaak. Wij zijn natuurlijk ook voor schone lucht, maar we moeten niet doorschieten zodat de auto onbetaalbaar wordt of we straks in de file staan. Zoals mevrouw Van Tongeren weet, veroorzaken files namelijk nog veel meer uitstoot dan rijden met 130 km/u.

De **voorzitter**:
Ik stel wel vast dat 130 rijden niet het onderwerp van dit debat is. Laten we dat dus even voor ogen houden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb eerst een punt van orde, met een reactie op wat de voorzitter voorstelt. Bij de sjoemeldiesels maakt het wel degelijk een verschil of je 120 of 130 rijdt, omdat er nauwelijks auto's in praktijk op de weg met die snelheden gemeten zijn. Meestal worden de dingen waarmee fabrikanten auto's schoner maken, uitgeschakeld bij snelheden boven de 120. Dus helaas is de discussie over 120 of 130 rijden wat mijn fractie betreft wel relevant.

De **voorzitter**:
Een bondige vraag nog, alstublieft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ga proberen een bondige vraag te stellen. De heer Madlener zegt dat het allemaal wel meevalt, want hij rijdt nog steeds 120 waar je 130 mag. Het enige punt waar we dit meten, is bij Breukelen en daar zie je het volgende. Sinds mensen eraan gewend zijn dat je daar 130 mag rijden, wordt de lucht daar niet schoner. Integendeel, die wordt langzaam weer vuiler. Vindt de heer Madlener dan nog steeds dat we al die metingen hier wel met een korreltje zout kunnen nemen?

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, ik vind de lucht in Nederland over het algemeen zeer acceptabel van kwaliteit. Ik zie dat het al jaren beter wordt, dus ik ben daar heel blij mee. Ik zie niet dat het een wereld van verschil is of je nu 120 of 130 rijdt. Ik denk dat dat verschil nauwelijks meetbaar is. In de praktijk zal het ietsje doen, maar zeer weinig. Eerlijk gezegd vind ik dit een heleboel herrie om een heel klein puntje. Ik kan dus niet in het betoog van mevrouw Van Tongeren meegaan. Ik weet dat zij graag de auto wil bashen en het liefst auto's helemaal wil verbieden, maar daar ben ik niet van.

De **voorzitter**:
Mevrouw Dik-Faber, u was al geweest, of hebt u een nieuw punt?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik heb een nieuw punt.

De **voorzitter**:
Goed. Kort, alstublieft.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
De heer Madlener zei dat de norm gehaald moet worden. Ik ben blij met dat statement van de PVV. Ik denk dat dat heel belangrijk is. Ik wil graag ingaan op het kostenaspect. De PVV maakt zich zorgen over de kosten, maar volgens mij hoeft dat niet. Door het stellen van een norm stimuleer je namelijk ook innovaties en prikkel je de auto-industrie om met die innovaties aan de slag te gaan. Deelt de PVV dat standpunt?

De heer **Madlener** (PVV):
In theorie zou je dat standpunt kunnen delen, maar we moeten wel eerlijk zijn dat Nederland een klein land is als het gaat om auto-industrie. Nederland is zo'n kleine speler, dat ik niet denk dat Nederland in z'n eentje door het creëren van een bepaalde vraag een hele industrie kan veranderen. Ik denk dus dat het verstandig is dat Nederland de technische ontwikkelingen gewoon afwacht, en er pas voor wordt gekozen als het betaalbaar is. Die keuze maken mensen natuurlijk zelf als consument.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
We maken zelf in Nederland vrijwel geen auto's meer. Dat klopt. Veel industrie is weg, maar we hebben wel te maken met de uitstoot van al die auto's in ons kleine landje. Het land is dichtbevolkt en de volksgezondheid is ons een lief ding waard. Nu is het de vraag of we ons misschien niet ook in Europa moeten inzetten voor die heel strenge normen. Juist als je een norm stelt, zal de Europese auto-industrie daarmee aan de slag gaan en zal er innovatie plaatsvinden. Op het moment dat er meer auto's aan de norm voldoen en er meer innovatie is, wordt het dus vanzelf ook goedkoper. Laat ik geen voorbeeld noemen, maar we zien dat ook bij die fabrikant van elektrische auto's in Nederland die binnenkort ook goedkopere elektrische auto's kan bouwen, die ook voor u en ik beschikbaar worden. Zo kunnen we de luchtkwaliteit uiteindelijk ook een dienst bewijzen.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is toch een gevaarlijke redenering. Als je te strenge eisen stelt, kan dat twee dingen betekenen. Of de fabrikanten gaan sjoemelen, en de auto's voldoen er dan eigenlijk niet aan — dat is hier gebeurd — of de auto's worden veel te duur. Natuurlijk willen we strenge eisen, en die zijn er ook, maar als je die te hoog opschroeft, wordt het veel te duur om die auto nog te kunnen produceren. Met alle belastingen die al die partijen hier graag op auto's heffen, wordt de auto onbetaalbaar. Wij willen autorijden betaalbaar houden voor iedereen. Dat betekent dat de auto nog steeds een beetje vervuilt, maar het gaat gelukkig de goede kant op en daar ben ik blij mee.

Voorzitter. Ik was bezig met het noemen van voorbeelden van mislukt milieubeleid. D66 had een pleidooi om de werkelijke uitstoot op auto's in de showrooms te plakken. Het is op zichzelf natuurlijk prima om de consument goed te informeren, maar als je de milieubelasting van een traditionele auto en die van een elektrische of hybride auto met elkaar vergelijkt moet je ook kijken naar de productie van die auto's. Dan blijkt zo'n accu heel milieuvervuilend te zijn. Je kunt je zelfs afvragen of, wanneer je de hele cyclus bekijkt, een elektrische auto wel milieuvriendelijker is dan een klein dieseltje.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het is altijd goed om onszelf dit soort dingen af te vragen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ja.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
En ik ben ook blij dat de PVV voorstander is van meer transparantie voor de consument. Dus laten we daarin vooral een extra signaal geven aan het kabinet. En laten we op veel meer plekken de hele CO_2-footprint van productie meenemen. Als we dat gaan doen en we dat ook meer als basis nemen voor ons inkoopbeleid, kunnen we echt milieubeleid voeren dat gebaseerd is op de werkelijke CO_2-uitstoot. Ik hoop de PVV vanaf nu dan ook aan onze zijde daarvoor te vinden.

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, maar ik vraag mij af of D66 dat wel doet. Als je de milieubelasting van een auto wilt gaan beoordelen, dan moet je niet alleen kijken naar de uitstoot op het moment dat die auto rijdt maar ook naar de productie ervan. Ik heb namelijk informatie dat de productie van accu's, de verwerking ervan en alle daarvoor benodigde grondstoffen een gigantische milieubelasting veroorzaken. En u zegt: iedereen elektrisch, geweldig. Maar dan kijkt u ook niet verder dan uw neus lang is. Vindt u dan dus ook niet dat je naar de hele productie van die auto moet kijken, inclusief de verwerking, de accu's en de materialen die daarvoor gebruikt worden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Absoluut. Daarom zijn wij ook een groot voorstander van de circulaire economie, de kringloopeconomie waarin al die materialen opnieuw worden gebruikt en dus niet in het milieu terechtkomen. Dat is precies het onderscheid dat we moeten gaan maken met de oude economie, waarin we iets kopen, het een tijdje gebruiken en het weggooien, waarna al die rotzooi in het milieu terechtkomt. Nee, we moeten toe naar hergebruik van grondstoffen. Als je bijvoorbeeld aluminium hergebruikt, scheelt dat 90% van de CO_2-uitstoot. Daarom is het juist zo belangrijk dat we het niet alleen gaan meten, maar dat we ook prikkels inbouwen in ons systeem om de materialen opnieuw te gebruiken. Ik ben blij dat de PVV ook daaraan hecht. Dan kunnen we waarschijnlijk ook op dat vlak samen stappen zetten voor een effectief milieubeleid.

De heer **Madlener** (PVV):
Natuurlijk: op het hergebruiken van materiaal is niets tegen. Het moet echter wel betaalbaar blijven. Je kunt zeggen dat je alles wilt doen om het maar te vergroenen, maar als de auto daardoor onbetaalbaar wordt, kan ik het niet steunen. Dan zijn we gewoon te snel. Ik hoop met mevrouw Van Veldhoven dat we over twintig jaar in een vervuilingsloze elektrische auto rijden voor weinig geld. Dat zou mooi zijn, maar dat moeten we afwachten. Dat gaan we hier in deze zaal in ieder geval niet regelen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Nee, maar meten is weten. Ik ben blij dat ook de heer Madlener van mening is dat het hergebruik van materialen daaraan ook een bijdrage kan leveren. Daarna maakt iedereen zijn afwegingen. Over twintig jaar allemaal in een elektrische auto lijkt mij een mooi streven, als we elkaar daarin kunnen vinden.

De heer **Madlener** (PVV):
Nogmaals, dat moet je dus niet als een streven opschrijven. Je moet het gewoon over twintig jaar bekijken. Ik weet niet of die auto over twintig jaar betaalbaar is of niet. Hij is op dit moment niet betaalbaar; dat wil ik maar vaststellen. Alle groene wensdromen laat ik aan de partij van mevrouw Van Veldhoven.

De **voorzitter**:
Goed. De heer Madlener gaat verder. Ik stel voor dat hij eerst zijn betoog afmaakt. Als er nog vragen zijn, kunnen die daarna aan hem worden gesteld.

De heer **Madlener** (PVV):
De kern van mijn betoog is eigenlijk dat de politiek zelf kilo's boter op het hoofd heeft als het gaat om het milieubeleid en dat de Nederlandse consument vaak de dupe daarvan wordt. Daarom wil ik weten wat de regering nu gaat doen. Voor de PVV is het belangrijk dat autorijden betaalbaar blijft. Wij steunen technische ontwikkelingen pas als die betaalbaar en rendabel zijn. Dat gaat langzaam en gestaag; het heeft tijd nodig. De affaire-Dieselgate is mede veroorzaakt door de politiek zelf. Dat mag niet leiden tot doorgeslagen milieubeleid en belastingverhogingen, waardoor Nederlandse burgers welvaart moeten inleveren. Ook mag het niet leiden tot het helemaal verbieden van dieselauto's over tien jaar, zoals de PvdA heeft voorgesteld. Dat moeten we natuurlijk niet willen.

Ik heb een aantal vragen specifiek over Volkswagen. Heeft Volkswagen eigenlijk wel wetten overtreden? In Amerika wel, dat is duidelijk, maar in Europa en Nederland? Welke wet is dan overtreden en wat gaat de regering daaraan doen? Volkswagen heeft ook maatregelen aangekondigd voor zijn klanten. Ik heb in deze zaal net een pleidooi gehoord dat dit allemaal moet gebeuren. Iedereen die deze software in zijn auto heeft, zou een gratis update krijgen van Volkswagen. Dat lijkt mooi, maar het is helemaal niet mooi. Door die aanpassing zou het brandstofgebruik namelijk flink kunnen stijgen of zouden de prestaties van de motor kunnen afnemen. In Duitsland is al een eerste test gedaan met de nieuwe software, met die aanpassing. Daaruit bleek dat een Volkswagen van het type Amarok met de bewuste dieselmotor een halve liter per 100 kilometer meer is gaan gebruiken.

De **voorzitter**:
U hebt nog vijftien seconden, mijnheer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is bijna genoeg, voorzitter.

Op welke manier gaat de minister ervoor zorgen dat Nederlandse autobezitters die in een Volkswagen rijden, niet op extra kosten worden gejaagd? Laat de minister ook in Nederland uitzoeken of de motoraanpassingen die Volkswagen zijn klanten aanbiedt, tot extra brandstofgebruik of tot slechtere prestaties leiden, voordat Volkswagen met een terugroepactie begint?

De **voorzitter**:
Tot slot.

De heer **Madlener** (PVV):
Is de minister bereid om afspraken te maken met Volkswagen en eventueel andere automerken die dit soort trucs hebben uitgehaald, zodat de schade die autobezitters hierdoor oplopen wordt vergoed? Kan een Volkswagenbezitter eigenlijk zelf kiezen om de software te laten aanpassen of niet? Is de Autoriteit Consument & Markt ingeschakeld om de belangen van de Nederlandse autobezitter te beschermen?

De **voorzitter**:
Goed, mijnheer Madlener, dat was dan uw betoog. U bent echt ver door uw tijd.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik ben heel benieuwd. De heer Madlener slaat wild om zich heen namens de PVV, maar hij heeft ook een dubbele moraal. Hij geeft net aan dat de eisen rondom de automobielindustrie te hoog zijn. Als ik echter kijk naar het dierenwelzijn en de veehouderij, is zijn fractie de eerste die de eisen omhoog schroeft, soms nog sneller dan de Partij voor de Dieren. Legt u dat verschil eens uit, mijnheer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat zou de heer Geurts moeten vragen aan de woordvoerder dierenwelzijn. Wij vinden dierenwelzijn inderdaad heel belangrijk, maar betaalbaarheid van de auto vinden wij ook belangrijk.

De heer **Geurts** (CDA):
Hier zie je een heel duidelijke dubbele moraal bij de PVV. Men kan blijkbaar niets doen met de auto-industrie, maar met de veehouderij moet alles kunnen in Nederland. Ik snap werkelijk niet dat er zo'n dubbele moraal in dit verhaal zit. De heer Madlener slaat wild om zich heen, maar hij heeft geen goed antwoord als ik een vraag stel over de dubbele moraal van de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik sta hier om het milieubeleid te bespreken. Ik heb aangetoond dat goed bedoeld milieubeleid in de praktijk vaak helemaal niet goed uitwerkt. De affaire-Dieselgate is een voorbeeld daarvan. Als het gaat om dierenwelzijn, moet de heer Geurts echt bij de heer Graus zijn. De heer Geurts weet dat ook. Hij is misschien zelf ook wel woordvoerder dierenwelzijn. Het enige wat ik erover kan zeggen — mijn kennis op dit punt reikt niet zover — is dat wij dierenwelzijn heel belangrijk vinden.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dan gaan we gewoon naar het terrein van de heer Madlener: de autobelastingen. In 2011 verleende de PVV nog gedoogsteun aan het kabinet. Zij was te laf om echt mee te besturen, maar zij gedoogde het een beetje. De autobelastingen veranderden in die periode. Er werden CO_2-tarieven ingevoerd, met name voor de goedkopere auto's en de auto's die wat minder uitstoten, maar ook voor de duurdere auto's. Een aantal vrijstellingen werden afgeschaft. Ik kan het hele lijstje oplezen, maar de heer Madlener weet wat daarop staat, want hij was woordvoerder op dit terrein. Wat vindt de heer Madlener ervan dat de PVV dit gedaan heeft? Dit is namelijk een van de dingen die hij schaart onder de noemer "zinloze milieubelastingen" en "doorgeslagen links gekkiebeleid". Ik citeer de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):
Helaas hebben we niet alles kunnen binnenhalen. We hebben moeten samenwerken met het CDA en de VVD. We hebben heel veel goede dingen kunnen bereiken voor de automobilisten. Daar hebben we nog elke dag profijt van. Er worden veel meer wegen aangelegd. De files zijn daardoor afgenomen. Daar ben ik trots op, maar we hebben de autobelastingen inderdaad niet kunnen afschaffen of ernstig kunnen verminderen. Dat is jammer. Misschien lukt het in een volgende kabinetsperiode.

De heer **Hoogland** (PvdA):
De heer Madlener is redelijk over wat hij zelf heeft gedaan toen de PVV gedoogsteun gaf, maar was hij maar net zo redelijk over alle andere partijen hier. Hij deelt allerlei klappen uit en spreekt van "die partijen die de belastingen verhogen", maar de PVV verhoogde zelf ook de belastingen. Waarom hanteert de heer Madlener een dubbele moraal?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil hier geen dubbele moraal prediken, maar als je een kabinet steunt, kun je niet alles binnenhalen. Het is niet onze hobby om de autobelastingen te verhogen. Ik weet dat er ook heel veel goeds bereikt is voor de automobilist. Daar ben ik nog steeds trots op. Wat betreft de aanleg van nieuwe wegen is er juist in die periode heel veel tot stand gekomen. Ook de 130 km/u is een goed voorbeeld. Daardoor krijgen mensen veel minder snelheidsboetes en dat is een goede zaak. We hebben niet alles binnen kunnen halen, maar gelet op de peilingen, gloort er hoop aan de horizon. Ik hoop dat de PVV in de volgende kabinetsperiode de autobelastingen wel flink kan verlagen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Het antwoord is mooi, maar het doet geen recht aan de beschuldigingen die zojuist zijn gedaan. De heer Madlener zei net: ze verhogen de autobelastingen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb toch nog een vraag naar aanleiding van het betoog van de heer Madlener. Hij begon zijn interrupties richting andere partijen inderdaad met de verordening in zijn hand. Nu ligt er weer een verordening voor. De vraag is wat de PVV vindt van het voorliggende pakket aan maatregelen. Gaat de PVV daarmee akkoord? Of moeten er wijzigingen optreden?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben bezorgd. We hebben de hele auto- en milieuwetgeving uit handen gegeven aan Brussel. Daardoor hebben we er heel weinig invloed op. We spreken hier met de Neder-

landse regering, maar het zijn allemaal Brusselse verordeningen en Brusselse meetmethoden. Het gaat onder de lobby van vooral de Duitse en de Franse auto-industrie; dat weet mevrouw Visser ook. Ik ben daar dus bezorgd over. Als je doorslaat in milieuregels, kan dat betekenen dat de regels niet worden gehaald, dat er wordt gesjoemeld en dat iedereen teleurgesteld is of dat de auto te duur wordt. Daar ben ik ook bezorgd over. Ik vind dat we de auto-industrie wel de kans moeten geven om de technische aanpassingen in een zodanig tempo te realiseren dat het haalbaar is. Dat vereist heel nauwkeurige wetgeving. We moeten nu niet ineens doorschieten in milieubeleid en zeggen: het is slecht en iedereen moet elektrisch rijden. Zo ver zijn we nog niet.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Volgens mij kunnen de heer Madlener en ik elkaar op dat punt heel goed vinden. Daarover ging mijn vraag echter niet. Er ligt nu een verordening voor. Het kabinet gaat in de komende maanden onderhandelen over die verordening, nog even los van wat de Duitsers, de Fransen of anderen hierover zeggen. Mijn vraag is, of de PVV instemt met de nieuwe testmethode, met de nieuwe normen en met wat dat gaat betekenen. De heer Madlener wees een aantal collega's erop dat ze ermee hadden ingestemd. De vraag is dus nu ook aan de PVV of zij deze lijn van het kabinet steunt. Welke opdracht of welke boodschap gaat de PVV het kabinet meegeven?

De heer **Madlener** (PVV):
Dit hebben we natuurlijk deels uit handen gegeven aan Brussel. Dat is jammer, want wij vinden er allemaal iets van maar we gaan er eigenlijk nauwelijks over. We doen dit namelijk allemaal via het Europees Parlement. Daar zitten mensen van de partij van mevrouw Visser en mensen van mijn partij. Zij gaan daarover. Mevrouw Visser vraagt echter wat ik hiervan vind. Ik vind dat de testen natuurlijk het liefst zo veel mogelijk overeen moeten komen met de praktijk. Dan heb je er iets aan. Ik wil er echter ook voor waarschuwen dat dat hier vaak leidt tot verhoging van de belastingen. Mevrouw Visser weet namelijk ook hoe het in de politiek gaat. Eisen in testen worden opgehoogd, waarna de belastinginkomsten navenant stijgen. Daar wil ik voor waken, want de automobilist moet geen melkkoe zijn, en dat is nu wel het geval.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. We kunnen in een valkuil trappen door bij het zoeken naar een antwoord op de vraag wat er is gebeurd, op allerlei technieken, procedures en juridische uitleg in te gaan. Eigenlijk is dit debat volgens mijn fractie samen te vatten in het antwoord op één vraag. Er zijn afspraken gemaakt en er is al dan niet specifiek strafbaar gesteld. Die afspraken zijn niet nagekomen door de auto-industrie. Wat betekent dat, vooral voor de toekomst? Er ligt nu een voorstel voor, en de verordening wordt nu in Europa uitgewerkt. De automarkt is immers een internationale markt, zeg ik ook tegen de heer Madlener. Er wordt voor een internationale markt geproduceerd. Daarom moet je ook op internationaal niveau afspraken maken over normen. Als je dat doet, mag je er echter van uitgaan dat men die afspraken ook nakomt. Als je zegt dat je bepaalde dingen met elkaar gaat doen, dan mag je er van uitgaan dat dat wordt nagekomen. En wat kunnen we doen als blijkt dat bijvoorbeeld de auto-industrie zulke afspraken niet nakomt? De Amerikaanse toezichthouder heeft ons gewezen op de fraude die Volkswagen pleegde. Het bleek namelijk dat er uiteindelijk iets strafbaar was gesteld. Eigenlijk is de kernvraag die wat de VVD betreft voorligt: hebben wij nu, met het nieuwe voorstel, voldoende een stok in handen om te kunnen slaan als er sprake is van een overtreding?

Misschien kunnen we dit wel mooi vergelijken met het vooraf ingevulde belastingformulier dat de staatssecretaris mogelijk heeft gemaakt. Daarvoor geldt dit eigenlijk ook. We maken met elkaar afspraken. Dat doen we te goeder trouw. We gaan ervan uit dat wie zijn handtekening heeft gezet, de afspraken is nagekomen. Ik zie een parallel tussen de belastingformulieren en dit dossier. Als je afspraken maakt, moet je die kunnen nakomen. Als je ze niet nakomt, moet je goed kunnen uitleggen waarom je ze niet bent nagekomen. Is dit mogelijk en is dit voldoende geregeld met al die voorstellen die nu voorliggen en worden uitgewerkt? Ik vraag één van de drie aanwezige bewindslieden hierop in te gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Regelmatig hoor ik in bijdragen van de VVD het verwijt dat informatie die afkomstig is van milieuclubs niet deugt. Ik heb hier voor me een groot artikel uit de Financial Times. Daarin staat een tijdlijn van deze fraudezaak. We hebben het hierbij immers niet zozeer over ongewenst gedrag, als wel over misdaden. In 2006 was de groep Transport & Environment de eerste klokkenluider op dit vlak in Europa. Uiteindelijk was het in 2011, in 2013 ook bij de Europese Commissie bekend. Ook in Nederland was het bij TNO bekend, blijkt als je de cryptische beschrijving kunt ontcijferen. Vindt de VVD achteraf gezien met GroenLinks dat we dit soort signalen dus ook in Europa serieuzer moeten nemen?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik hoor mevrouw Van Tongeren iets zeggen over wat de VVD zou vinden. Ik constateer dat de fractie van GroenLinks zelf ook vaak rapporten van het RIVM ter discussie stelt. Dan vraagt men of de modellering wel helemaal klopt. Los daarvan begint het ermee dat je dingen met elkaar afspreekt en dat je die moet kunnen handhaven. Volgens mij is dat het belangrijkste in dit dossier. Het gaat er niet om wie deze zaak naar voren heeft gebracht; het gaat er niet om of het de Amerikaanse toezichthouder, een natuurorganisatie of een andere organisatie was. De kern is of wij met elkaar geregeld hebben dat wij, als wij met elkaar afspraken gemaakt hebben over bijvoorbeeld uitstoot en die afspraken door een partij niet nagekomen worden, die partij dan aangepakt kan worden. Wij moeten constateren dat dit niet is gebeurd en dat dit waarschijnlijk ook niet mogelijk was op basis van de wijze waarop wij nu functioneren. Om die reden wordt er ingezet op twee zaken. Ten eerste op een nieuwe testmethode, zodat je kunt zien of de praktijk en de testresultaten veel meer bij elkaar liggen. Wij weten uit de ervaring met de vrachtwagenindustrie dat dit kan. Ten tweede zetten wij in op het volgende. Als blijkt dat de afspraken niet worden nagekomen en de desbetreffende partij daar geen geldige verklaring voor heeft, dan zal die partij met de billen bloot moeten en vervolgens ook flink moeten boeten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben verbaasd over dit antwoord van de VVD. De VVD is de partij van hard on crime. Nu gaat het om een bedrijf dat zelf toegeeft dat het bewust gefraudeerd heeft, maar nu hoor ik van de VVD met zoveel woorden zeggen: was het allemaal wel te meten? Was het wel duidelijk? Is de VVD met GroenLinks van mening dat een bedrijf dat willens en wetens fraudeert, gewoon voor de wet vervolgd moet worden?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat heb ik helemaal niet gezegd. Absoluut niet. Mijn eerste opmerking was dat wij, als mensen in de fout gaan, die mensen gewoon moeten kunnen bestraffen. Mijn constatering was dat dit tot op heden niet is gebeurd, waarschijnlijk ook vanwege het huidige pakket. Maar daar zullen de bewindspersonen wellicht aanstonds meer over kunnen vertellen; vandaar ook mijn vraag of wij met het huidige pakket wel kunnen doorbijten. Als blijkt dat men fraudeert, kunnen wij dan daadwerkelijk die stok vinden en daar ook mee slaan? Die stok was er tot op heden niet. Dat kan men heel naïef vinden en dat kunnen wij met elkaar constateren — dat was eigenlijk ook het verhaal in de bijdrage van de heer Madlener — maar wij moeten constateren dat er niet opgetreden is. Mijn vraag is of wij, met het pakket dat nu voorligt, wel kunnen optreden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Mijn laatste korte vraag is de volgende. In 2006 werd deze zaak door een Europese milieugroep al aan de orde gesteld. Wij hadden dus wel degelijk kunnen optreden als wij in 2006 die milieugroep serieus hadden genomen. In 2011 kwam het Joint Research Centre van de Europese Commissie daarmee. In 2013 was er een follow-up study die "identified VW-diesel vehicles as among those with large discrepancies". Wij doen er niets aan, in plaats van dat wij niet kunnen optreden. Is de VVD het met mij eens dat wij die signalen serieuzer moeten nemen en wij bedrijven gewoon strafrechtelijk moeten vervolgen als zij frauderen?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Signalen van fraude moet je serieus nemen en fraude moet je strafrechtelijk vervolgen. Dat gebeurt nu ook in deze casus. De discussie gaat erover dat opzettelijk manipulatie-instrumenten zijn toegepast in software en dat men daarmee heeft gefraudeerd. In Amerika is het gaan rollen en in Europa is dit als zodanig niet naar boven gekomen, omdat er twee discussies bij elkaar worden gevoegd. Ik snap het, want wij hebben ook nog de discussie tussen de verschillende uitstoot, zowel in de praktijk als in de testresultaten. Vandaar dat het van belang is om nieuwe testmethoden in te voeren. Daarmee kun je heel duidelijk maken wat een auto in de praktijk op de weg doet. Die methoden maken duidelijk of er een verschil in uitstoot is en als dat het geval is, moet daar een goede verklaring voor komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Aan het begin van de inbreng van mevrouw Visser dacht ik: wat een open deur. Maar misschien is de vraag of wij genoeg hebben een retorische vraag, want in het antwoord op de vraag van mevrouw Van Tongeren gaf mevrouw Visser al aan dat wij natuurlijk niet genoeg hebben. Wij hebben niet genoeg. Een van de redenen daarvoor is dat wij een systeem hebben waarbij de nationale typegoedkeuringsinstantie de enige is die iets kan doen op nationaal niveau. De Duitse typegoedkeuringsinstantie kan dus alleen iets doen in Duitsland, terwijl die auto's door de hele Europese Unie rijden. Hetzelfde geldt ook voor de Bulgaarse of de Spaanse typegoedkeuringsinstanties. Is mevrouw Visser het met D66 eens dat wij iets meer nodig hebben dan het systeem op basis waarvan één land de goedkeuring verleent, waar de rest in feite niets meer mee kan doen? In de technische briefing werd door de staatssecretaris van Financiën verzucht dat hij wel zou willen, maar dat hij er niets mee kan doen. Wij zullen op Europees niveau toch iets meer nodig hebben om over het systeem heen te komen van alleen één lidstaat die iets goedkeurt, waar de rest dan niets meer aan kan veranderen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat is het regelen van zaken aan de achterkant. Wat mij betreft beginnen wij aan de voorkant. Vandaar dat ik het voorbeeld noemde van de vooringevulde aangifte. Het begint ermee dat je met elkaar de afspraak maakt dat je wordt aangepakt als je de afspraken niet nakomt. Dit betekent dat je instrumenten moet hebben om te kunnen handhaven. Wij kunnen heel lang met elkaar praten over allerlei vergezichten over nationale of internationale typegoedkeuringsinstanties, maar zolang wij dat niet met elkaar hebben geregeld aan de voorkant, zijn wij aan de achterkant aan het dweilen met de kraan open. Dat is precies de reden waarom wij het volgende zeggen. Zorg dat het aan de voorkant is geregeld. Zorg dat je helder maakt welke afspraken je maakt. Ga daar ook op toetsten. Zorg dat je daadwerkelijk kunt handhaven als mensen, in dit geval de autofabrikanten, zich niet aan de afspraken houden. Dat is ontzettend effectief. Dat is een ontzettende prikkel. Dan gaat de markt echt wel twee keer nadenken voordat zij tot onbezonnen acties overgaat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Mevrouw Visser doet nu net alsof ze iets heel revolutionairs neerlegt, maar wij hádden afspraken. Daarmee werd gefraudeerd. Het probleem van het systeem is nou juist dat je alleen iets kunt doen in het land waar de typegoedkeuring is afgegeven. Wij hebben heldere afspraken en iedereen vond al dat daar consequenties aan moesten worden verboden, behalve de VVD. Ik heb hier een hele stapel moties waarmee wij allemaal hebben geprobeerd om iets te doen richting Volkswagen. Ik noem maar iets: sluit ze uit van de eerstvolgende aanbestedingen door de overheid, bijvoorbeeld. Daar was de VVD tegen. Er was een motie om de test sneller in te voeren. Daar was de VVD tegen. De VVD was tegen allerlei moties. Nu is de oplossing: wij moeten handhaven. Ja, natuurlijk moeten wij handhaven! Dat hadden wij al eerder moeten doen. Wat is nou het nieuwe van de oplossing van de VVD? Wat wil zij nu werkelijk anders doen? Ik zie echt het verschil niet, tenzij zij van mening is dat alle lidstaten direct moeten kunnen handhaven en niet alleen het land waar de typegoedkeuring is gegeven. Om dat te kunnen doen moeten wij het Europese systeem aanpassen. Ik ben benieuwd of dat het voorstel is van de VVD.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Nee. Ik ga even terug. Het installeren van software om te manipuleren was niet bekend in Europa. Dat is precies de reden waarom je dat nu strafbaar moet laten zijn. Vervolgens moet je ervoor zorgen dat je dat kunt handhaven. Dat kun je nu heel slecht handhaven. Daarom zeggen wij het volgende. Zorg dat je daadwerkelijk kunt handhaven als zaken onrecht doen aan de praktijksituatie. Zorg dat je de handhavingsinstrumenten ook geeft. Ik heb heel veel vertrouwen in de Nederlandse toelatingsinstantie, de RDW. Het kentekenregister en de toelating doet de RDW goed. Ik zie geen enkele reden om dat aan Europa over te dragen. Ik zie dat mevrouw Van Veldhoven mij een nadere vraag wil stellen, maar eerst wil ik dit nog zeggen. Dit is in Amerika aan het licht gekomen omdat bleek dat Volkswagen niet goed kon verklaren waarom de testresultaten en de praktijkresultaten niet met elkaar overeenkwamen. De VVD doet het volgende voorstel. Ga nou eens kijken naar comply or explain in al je handhavingsinstrumenten, ook in financiële wetgeving, waarmee je het aan de voorkant legt. Als je met iemand afspraken maakt zeg je: wij gaan ervan uit dat je te goeder trouw handelt en dat ook laat zien; als blijkt dat je geen goede verklaring hebt en het niet goed is gegaan, krijg je gewoon een straf. Dat mag wat ons betreft ook een flinke straf zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik wijs toch even op de feitelijkheid.

De **voorzitter**:
Korte vragen en korte antwoorden, graag, want de antwoorden en de vragen worden steeds langer. Als u zich daar allebei voor inspant, gaat mevrouw Van Veldhoven nu haar vraag stellen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik denk dat mevrouw Visser toch nog even in de basis van dit dossier moet duiken. Er is namelijk een verordening. Die werkt rechtstreeks. In artikel 5.2 van die verordening staat: "Het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, is verboden." Dat is dus al verboden. Omdat dat verbod er is, zou je er al wat mee kunnen als je dat wilt, tenzij wij van mening zijn dat het onder dit systeem alleen maar kan in Duitsland als de auto in Duitsland is gekeurd. Dan moet je dat dus veranderen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Nee. Mevrouw Van Veldhoven moet wel verder lezen, want er zitten een aantal uitzonderingsbepalingen in. Dat is precies het hele verhaal.

Het is verboden, tenzij. En die "tenzij" is heel ruim omschreven. Precies op die "tenzij" hebben autofabrikanten zich de afgelopen periode beroepen om te verklaren waarom zij daar niet aan tegemoet kunnen komen. Dat is precies de reden waarom wij zeggen dat je dat met elkaar moet regelen in Europa. Je moet helder maken dat je de verantwoordelijkheid bij de autofabrikanten neerlegt en aangeven dat ze hier gewoon aan moeten voldoen en dat ze een verdomd goede reden moeten hebben als ze daar niet aan kunnen voldoen. De reden dat het slecht voor de motor is, is wat ons betreft onvoldoende, want dat is de legitimatie die men steeds in Europa gaf. In Amerika is aangegeven: u kunt het niet uitleggen. U kunt ook niet uitleggen dat het slecht is voor de motor. Dat is de reden waarom u nu in overtreding bent.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Er staat gewoon dat het verboden is. Er is hier sprake van fraude. Wij kunnen dit in Europa alleen maar aanpakken in het land waar de auto is gekeurd. Dat moet toch van tafel? Je blijft anders altijd afhankelijk van de bereidheid van mensen in dat land om het aan te pakken. De staatssecretaris van Financiën wist van TNO al jaren dat er iets grof mis was, omdat de uitstoot tot 1.000% hoger was dan dat wij allen met elkaar hebben vastgesteld. Hij zei dat hij er niets mee kon, omdat het in Duitsland aan de orde was. Dat is de essentie van wat we moeten veranderen!

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Veldhoven wil niet naar het tweede deel van mijn antwoord luisteren. Het is inderdaad verboden, maar er staat ook een "tenzij". Die "tenzij" is niet strafbaar. Die "tenzij" verplicht ook de autofabrikanten niet om te laten zien wat ze eraan hebben gedaan. Dit laatste is precies wat de VVD voorstelt. Je moet zorgen dat je de bewijslast bij de autofabrikant legt als het gaat om die "tenzij", zoals je dat ook in de financiële wetgeving hebt met comply or explain. Het is eigenlijk net zoals met de vooringevulde aangifte: ik zeg hiermee dat ik alles conform de voorwaarden heb gedaan. Je legt de verantwoordelijkheid neer bij de autofabrikanten. Zij moeten het kunnen aantonen. Dat is anders dan nu. Dit los je niet op door te gaan zeggen dat wij het op een andere manier met de toelatingsinstanties gaan doen. Dat is aan de achterkant dingen regelen, terwijl je probeert aan de voorkant, op een meer adequate manier, het met betere handhaving voor elkaar te krijgen.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik ben heel benieuwd hoe de VVD dan naar de interne markt kijkt. Als je constateert dat je auto's niet kunt tegenhouden als ze worden geïmporteerd — als ze in Duitsland zijn goedgekeurd, moet je ze in de overige Europese landen gewoon binnenlaten — hoe wil de VVD dan zorgen dat de interne markt op orde blijft? We worden nu belazerd.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat kan door heldere afspraken met elkaar te maken, zowel over de normen als over de wijze waarop je de test gaat doen als over de wijze waarop je gaat handhaven. Dit kan wat ons betreft per nationale lidstaat en hoeft niet in Europa te worden geregeld.

De heer **Geurts** (CDA):
Er zijn heel heldere afspraken, alleen wordt de software gemanipuleerd. Hoe gaat de VVD dit tegenhouden? Dat heb ik uit dit verhaal niet gehoord. De interne markt staat onder druk, die is aan het weglopen. Ik kan me niet voorstellen dat de VVD dit laat gebeuren.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik snap niet wat de heer Geurts bedoelt met "de interne markt is aan het weglopen." Het gaat erom dat je met elkaar afspraken maakt en dat je die gaat handhaven. Dat kan je als nationale lidstaat gewoon doen. Je moet er alleen wel voor zorgen dat de procedures worden voorgeschreven. Deze test hebben we sinds 1972. Natuurlijk zijn er gaandeweg wel wat dingen aangepast. Als ik de auto uit 1972 vergelijk met de auto van nu, is de auto gelukkig toch een stuk beter geworden, zowel qua techniek als qua uitstoot. Dit is echter voor de basis van de test niet aangepast. We hebben zelfs niet voorgeschreven hoe het precies moet. Daarmee kun je al een flinke slag slaan. Je kunt de interne markt versterken door eenduidigheid voor te schrijven voor zowel de wijze van testen als de wijze van handhaving.

De heer **Geurts** (CDA):
In een auto uit '72 zaten geen gordels, dat is al een verschil. Al gaat TNO op haar kop staan en signaleert ze van alles: auto's die in andere landen zijn goedgekeurd, maar niet deugen, kunnen gewoon Nederland binnenkomen. Is dat wat de VVD wil? Hiermee verstoor je de interne markt en daarmee sta je toe dat elk land belazerd kan worden, zonder dat er iets tegen kan worden gedaan. Is dit wat de VVD wil?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Wij hebben met elkaar afspraken gemaakt over normen. Wij hebben die ook in de Europese Commissie gemaakt. Ik ga ervan uit dat de autofabrikanten die normen gaan halen, inclusief de conformiteitsfactor. Zo niet, dan wordt er opgetreden. Dit betekent niet dat ik consumenten ga duperen door te zeggen dat we gaan stoppen met de import en dat mensen met die auto niet meer de weg op mogen. De consument kan er niets aan doen. Je moet de autofabrikant aanpakken. Je moet zorgen dat de autofabrikant ook met handhaving kan worden aangepakt. Dit is nu onze vraag. Kan dit op een voldoende manier? Wij pleiten er niet voor om de consument te duperen. Wij hebben in Nederland normen afgesproken voor de luchtkwaliteit. Die halen we gelukkig ook, zelfs met wat er nu allemaal is gebeurd. Er is voor ons dan geen reden om te zeggen dat die auto's per direct verboden moeten worden.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik heb op geen enkel moment ook maar geïnsinueerd dat ik die auto's wil tegenhouden, zoals mevrouw Visser zegt. Het gaat mij erom dat wij nu geen regels hebben om dat tegen te gaan. Wat doet de VVD eraan? Ik krijg een lang antwoord, maar niet op mijn vraag.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser, kort.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Volgens mij heeft de VVD net een heel duidelijk uitgangspunt neergelegd: aan afspraken moet je je houden, doe je dat niet dan moet je worden aangepakt. De vraag is of die verordening daartoe voldoende mogelijkheden biedt of dat daarvoor nog een stap extra nodig is. Dat hoor ik graag van de bewindspersonen hier aanwezig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De VVD zegt dat de consument er geen nadeel van moet hebben dat die autofabrikanten gefraudeerd hebben. Vindt de VVD dan dat nieuwe auto's waar mogelijkerwijs nog steeds fraudesoftware in zit, verkocht moeten worden in Nederland?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Er is tot op heden niet aangetoond dat de fraudesoftware ook in andere auto's zit. Het is mij in ieder geval niet bekend, maar misschien dat mevrouw Van Tongeren daar wel bekend mee is. Er is ook actie ondernomen door die auto's terug te roepen voor aanpassingen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Mevrouw Visser beantwoordt mijn vraag niet. Ik bedoel nieuwe auto's die nog niet bij de consument zijn. Ik deel de opvatting van mevrouw Visser dat het heel naar zou zijn voor de consument als hij of zij ineens niet met die auto zou mogen rijden. Het gaat mij om nieuwe, nog te verkopen auto's met frauderende sjoemelsoftware. Dat zullen voornamelijk Volkswagens zijn maar misschien gaat het ook om andere auto's. Moeten die in Nederland wel of niet verkocht worden?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Daar zitten aannames in die ik niet kan delen. Ik ga ervan uit dat er geen auto's meer zijn met sjoemelsoftware. Anders worden de fabrikanten gewoon vervolgd. Dan zijn ze in overtreding. Zo simpel is het. Dit is een soort alsdanspeculatie: blijkbaar heeft mevrouw Van Tongeren wel informatie. Die moet ze dan melden bij de daartoe bevoegde instanties die daarmee aan de slag moeten. Je moet het niet doen, het mag er niet in zitten en je moet je gewoon aan de afspraken houden. Zo niet, dan word je aangepakt.

De **voorzitter**:
Een kort antwoord, want ...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dus de VVD zou de oproep van GroenLinks steunen: auto's waarvan we weten dat er frauderende software in zit, mogen in Nederland niet verkocht worden?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Maar voorzitter, we gaan er toch van uit dat die er niet meer zijn; ze mogen er gewoon niet zijn. Punt. Als ze er wel zijn, moet dat gewoon worden aangepakt. Ik kan mijn antwoord nog een keer herhalen.

De **voorzitter**:
Nee, ik stel voor ...

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren heeft blijkbaar andere informatie. Die hoor ik dan graag. Die moet ze melden bij de daartoe bevoegde instanties. Die kunnen dan hun werk doen. Hier

in het politieke debat hebben we het antwoord daarop volgens mij gegeven.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser vervolgt haar betoog, want we vervallen in herhaling.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De kernvraag van dit debat is als volgt: bieden de maatregelen die nu worden genomen en de voorstellen die nu voorliggen binnen Europa, voldoende handvatten om daadwerkelijk te kunnen optreden als er sprake is van fraude of manipulatie? Zo nee, wat wordt dan de inzet en op welke manier kan het dan wel worden bewerkstelligd? In de vrachtwagenindustrie is deze exercitie de afgelopen jaren uitgevoerd. Daar geldt nu de Euro 6-norm, en de praktijkuitstoot alsook de testuitstoot liggen dicht bij elkaar. Het kan; de technieken zijn er dus. Wat is er voor nodig om die technieken te installeren? En op welke termijn is dat haalbaar en blijft het betaalbaar? Dat blijft een nadrukkelijk uitgangspunt in de omslag.

Ook mijn collega's hebben al een aantal vragen gesteld over de RDW. We weten dat de RDW de afgelopen periode een aantal testen heeft uitgevoerd, juist naar aanleiding van signalen over auto's die zijn toegelaten. Wat is daarvan de stand van zaken? Hetzelfde geldt voor de discussie rondom CO_2. Wij hebben onze fiscaliteit de afgelopen jaren immers op CO_2 gebaseerd. De staatssecretaris van Financiën heeft in zijn laatste beantwoording aangegeven dat het maximaal 400 auto's betreft. Sommige partijen heb ik in het verleden allerlei pleidooien horen houden voor 1 miljard extra naar het spoor op basis van 400 auto's. Wat is de stand van zaken? Om hoeveel auto's gaat het? Is dat nog van invloed?

Ook speelt de discussie over de NO_x-uitstoot. Waarom kiezen mensen voor een dieselauto? Omdat ze die auto nodig hebben voor hun werk, omdat een dieselauto zuinig rijdt, betrouwbaar is en hen van A naar B brengt. In het verleden en ook vandaag weer heb ik pleidooien gehoord als zou de auto en vooral de dieselauto fout zijn. Ik ben ervan overtuigd dat de uitstoot naar beneden kan en dat de innovaties gaan komen. Dat moet gebeuren. We moeten daar wel de tijd voor geven, maar ook heel duidelijk de stok gaan bieden: wanneer men in overtreding is, moeten we daadwerkelijk slaan. Dit betekent ook dat we heldere afspraken maken met de autofabrikanten en dat we daarop handhaven als zij in overtreding zijn. We moeten vooral ervoor zorgen dat consumenten gewoon in hun auto kunnen blijven rijden en niet gedupeerd worden door allerlei oproepen om benzineauto's en/of dieselauto's te verbieden. Ik denk dat vooral dat, en niet zozeer alleen deze discussie over de Volkswagenfraude, onrust oproept.

De **voorzitter**:
Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. Ik schors de vergadering opdat iedereen wat kan eten en de bewindslieden daarnaast hun antwoorden kunnen voorbereiden. De staatssecretaris van Financiën zal als eerste antwoorden.

De vergadering wordt van 19.17 uur tot 20.09 uur geschorst.

Voorzitter: Bisschop

☐

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voorzitter. Wat een leuk onderwerp. Ik begin met de vragen op fiscaal gebied en wel met de meestgestelde vraag. Die is gesteld door mevrouw Van Tongeren, mevrouw Dik-Faber, de heer Geurts en mevrouw Visser en gaat over de fiscale aspecten van die eventueel niet-kloppende CO_2-uitstoot. Er is nog geen afwijkende CO_2-uitstoot vastgesteld, maar de Duitse RDW, het KBA, is het wel aan het onderzoeken. Dat kan voor Nederland om maximaal 400 auto's gaan, maar de importeur denkt dat het er veel minder zijn. We hebben de resultaten daarvan zeer binnenkort, maar nu nog niet. De automobilist wordt daar zeker niet voor aangeslagen, zeg ik tegen twee van de vragenstellers. Het gaat niet de automobilist zijn die, als er betaald moet worden, daar iets van betaalt; het is Volkswagen die compensatie heeft beloofd.

Mevrouw Van Veldhoven stelde de vraag of ik al een bestemming had gevonden voor die miljarden. Het gaat om maximaal 1 à 2 gram, op dit moment. Dan gaat het dus om een zeer beperkt bedrag per auto. Ik heb ontzettende moeite om daar bij de bpm een bedrag hoger dan €50.000 van te maken; daar hebben we nog niet één Tesla voor. Om in de bijtelling boven dat bedrag uit te komen, moet ik alweer heel veel moeite doen. Dat zou enige jaren doorlopen. Al met al passen de Tesla's die je daarvoor kunt aanschaffen gewoon hier op het middenplein. Het gaat om zeer beperkte bedragen. Zodra we het weten, laat ik weten wat we daarmee gaan doen.

De heer Smaling voegt daar nog een vraag aan toe. Hij vroeg of er bij de afwijkende NO_x-uitstoot, waar het om grotere percentages gaat, ook mogelijk sprake is van fiscale teruggave of dat dat buiten mijn interessesfeer ligt. Nou, dat zit in het céntrum van mijn interessesfeer; het heeft alleen niks met fiscaliteit te maken. Daar vloeien dus geen kosten uit voort. Gewone welgemeende interesse is ook wat waard, maar anders dan dat heb ik de heer Smaling inderdaad niet veel te bieden.

Mevrouw Dik-Faber vraagt of het wenselijk is om de vrijstelling van de politieauto's te laten vervallen. Dat heeft natuurlijk te maken met het break-evenpunt dat uit zo'n aanbesteding komt. Daar kunnen we een heel lang verhaal over houden, maar de motie die daartoe strekte is een paar uur geleden verworpen. Daar hoeven we dus misschien niet een heel groot debat over te organiseren.

De heer Geurts is bezorgd over de nieuwe diesels versus de oldtimers. Als ik zijn betoog goed heb begrepen, zei hij: nieuwe diesels zijn eigenlijk net zo vies als oldtimers, maar oldtimerbezitters betalen meer belasting. Het tegenovergestelde is natuurlijk het geval. Alles, maar dan ook alles, wijst erop dat nieuwe diesels veel schoner zijn oldtimers, en het is for a fact dat oldtimersbezitters veel minder belasting betalen dan eigenaren van nieuwe diesels. Ik denk dus dat het net andersom zit.

Mevrouw Van Tongeren toonde zich verdrietig over de afloop van het autodebat, naar aanleiding waarvan vanmid-

dag gestemd is. We gaan het debat niet overdoen, maar zij vraagt mij eigenlijk nog een soort holistische verklaring van hoe het zo ver heeft kunnen komen. Ik zeg dan: het is ook hierbij weer een feit dat de Nederlandse kop op het EU-bronbeleid volgens de organisatie PRC, volgens TNO, volgens de OESO, volgens de Algemene Rekenkamer en volgens het CPB van ongeveer nul effect. We hebben er een heleboel subsidie in gestoken, maar het heeft het klimaat op geen enkele manier geholpen. Ik zeg streng tegen mevrouw Van Tongeren — dat doe ik niet om haar nog verdrietiger te maken — dat zij maar liefst met vijf moties en amendementen ertoe heeft opgeroepen om nog meer subsidie in die auto's te steken. Ze leiden allemaal tot hetzelfde effect, namelijk nul effect. Maar om te proberen om haar uiteindelijk minder verdrietig te maken zeg ik wel dat Nederland inzet op bronbeleid. Dat is de meest effectieve en tevens zeer efficiënte manier van klimaatbeleid, waardoor in de periode van de Autobrief de uitstoot daalt, en dus niet stijgt, van 107 gram per kilometer naar 96 gram per kilometer. Volgens mij heb ik nu alle vragen beantwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Laten we inderdaad het debat over de Autobrief maar niet overdoen, want ik krijg nog steeds geen antwoord op mijn feitelijke constatering dat TNO ook heeft gezegd dat het autopark vuiler wordt ten opzichte van het basispad. Er is een aangenomen motie-Van Tongeren/Van Veldhoven over een onderzoek naar het gelijktrekken van emissie-eisen tussen diesel- en benzinevoertuigen. Ik wil van de staatssecretaris van Financiën weten waarom we diesel- en benzinevoertuigen verschillend behandelen wat betreft accijnzen. Waarom doen we dat eigenlijk? Waarom zeggen we niet gewoon dat op eenzelfde auto met dezelfde maat en dezelfde liter brandstof ook eenzelfde accijns moet worden geheven?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Diesel is natuurlijk zijn brandstofloopbaan begonnen als brandstof voor de vrachtsector. Om economische redenen heeft men toen voor een lage accijns gekozen en om dat te compenseren heeft men voor een hoge motorrijtuigenbelasting gekozen. Daaraan ontlenen we het break-evenpoint. Zo is dat gekomen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb natuurlijk ook gelezen hoe dat gekomen is, maar als iets historisch is ontstaan, dan komt er natuurlijk ook een moment waarop je dat opnieuw gaat bekijken. In de aangenomen motie wordt de regering verzocht om uit te zoeken wat de gevolgen zijn van het gelijktrekken. De Kamer zou betrokken worden bij de onderzoeksopzet. Weet de staatssecretaris van Financiën daar iets van? Wordt dat bekeken? Wat gaat er gebeuren als we het gelijk gaan trekken?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik weet niet of ik nu al een motie tot uitvoering moet brengen, waarover pas een paar uur geleden is gestemd. De moties die er liggen, worden serieus bekeken. Ik ben echter nu nog niet met enige uitvoering begonnen en ik kan daar dus ook nog geen antwoord op geven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het is een motie uit oktober 2015, dus de regering heeft enige tijd gehad om te puzzelen op welke wijze ze daarmee verder wil gaan. Ik ben echter ook tevreden met een brief, waarin zal worden uitgelegd hoe deze motie uitgevoerd zal worden.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik zal de motie bekijken en ik zal mevrouw Van Tongeren melden hoe ik denk dat we daarmee moeten omgaan. Ik begrijp dat de motie er al vanaf oktober 2015 ligt, maar ze ligt bepaald niet onder mijn kussen. Ik dank mevrouw Van Tongeren voor de reminder.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Op 10 maart 2016 kwam TNO met het bericht dat diesels drie tot vijf keer meer uitstoten dan bij de test het geval was. Dat ging bepaald niet alleen over Volkswagen, zoals de Passat CC, maar ook over Mercedes, Opel Zafira, Audi en BMW. Het ging dus om een heleboel auto's, die in de praktijk veel meer uitstoten dan dat ze op de testbaan deden. Toen TNO daarover eerder aan de bel trok bij het ministerie van Financiën heeft de staatssecretaris blijkbaar gezegd dat hij geen aanknopingspunten had om daar iets mee te doen. Welk aanknopingspunt had de staatssecretaris van Financiën destijds graag gehad, zodat hij er wel iets mee had kunnen doen?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Bij een driemaal zo hoge CO_2-uitstoot, zouden die auto's ineens één op vier gaan rijden. Het moet hier dus gaan om NO_x of fijnstof.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het gaat om NO_x.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het heeft met fiscaliteit helemaal niets te maken. We belasten niet op NO_x en ook niet op fijnstof. We doen dat op een andere manier. We belasten het niet, maar we stellen een maximum, dat voor elk voertuig gelijk is. Er is een maximum waaraan je moet voldoen en dat is het. Dat heeft met fiscaliteit dus helemaal niets van doen. Daar heb ik helemaal niets mee te maken, hoezeer het onderwerp mij ook boeit.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat snap ik, maar we hebben daar in Nederland regels voor. Er zit een maximum aan, zoals de staatssecretaris zelf ook zegt. Als een onderzoeksinstituut als TNO bij het ministerie van Financiën aanklopt en zegt dat het ver over de waardes heen gaat die zijn afgesproken, heeft de staatssecretaris misschien geen haakje om daar wat mee te doen. Ik ben daarom benieuwd welk haakje hij zou willen hebben. Ik weet dat dit 'm niet zit in de fiscaliteit zoals we die nu hebben afgesproken, maar ik ben toch benieuwd naar hoe ik die uitspraak zou moeten uitleggen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Tot het ministerie van Financiën wendt men zich als er iets is met de staatskas, de fiscale regels of de financiële markten. Hier heeft het ministerie niet zo veel mee te maken. Volgens mij is de vraag naar de conformiteit op het terrein van NO_x en fijnstof zojuist aan mijn collega's gesteld, als ik me niet vergis zelfs meerdere keren. Wij hopen dan ook op kundige antwoorden in reactie op de vragen van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik heb inderdaad gevraagd welke mogelijkheden er bij de aanbesteding van politieauto's zijn om ervoor te zorgen dat de verschillen tussen diesel en andere typen kleiner worden, zodat er een gelijk speelveld ontstaat. De staatssecretaris zei dat daarover vanmiddag een motie verworpen is. Als ik het me goed herinner ging die motie over de bijzondere regelingen in de autobelastingen voor diverse sectoren. Het ging bijvoorbeeld ook over de taxibranche. Nu hebben we het echt over de politie, een dienst van de overheid. Kan de staatssecretaris zich voorstellen dat we wel een stap richting de politie zetten, omdat we het heel belangrijk vinden dat de overheid het goede voorbeeld geeft bij duurzaam inkopen?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Nu hebben we het ineens over het inkoopbeleid. Het viel daaronder. Er zijn verschillende sectoren die tegen de overheid aanhangen, die semipubliek of helemaal publiek zijn. Daarover ging die motie. Dan gaat het van afvalwerking tot kolkenzuigers; die laatste noem ik voor de insiders. Daar zijn allerlei regelingen voor. We hebben geen meerderheid gevonden om dat te herzien. Het zou dan moeten gaan over een andere vorm van financieren in combinatie met een andere belastingheffing. Dat debat wilde ik niet opnieuw openbreken, want dat debat hebben we gehad.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik vind het heel belangrijk dat het debat over duurzaam inkopen door de overheid gaande blijft. Er is regelmatig, ook met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, debat over de voorbeeldfunctie die de overheid kan hebben. Er zijn ook Kamermoties aangenomen waarin de regering wordt verzocht in haar inkoopbeleid rekening te houden met milieu en volksgezondheid. We hoeven niet naar alle branches kijken, maar ik zou het een heel goede stap vinden als we in ieder geval bekijken hoe we voor de aanbestedende overheid de voorwaarden kunnen creëren waardoor er duurzaam wordt ingekocht.

De **voorzitter**:
Ik hoor geen vraag, maar wel een hartenwens.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik zie wel een vragende blik. Mag ik dan proberen om in de geest van de interruptie van mevrouw Dik-Faber te antwoorden?

De **voorzitter**:
Daar mag u op reageren, zeker.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Het is wel een mager antwoord. Ik weet niet in hoeverre er bij deze specifieke aanbesteding wel of niet rekening gehouden is met de milieuaspecten. Ik weet dat het kabinet met één mond spreekt, maar ik zeg altijd: het komt wel uit verschillende hoofden. Dus dit weet ik niet en volgens mij is dit nu ook net niet het onderwerp van debat. Ik kan deze vraag dus niet verder beantwoorden.

De **voorzitter**:
Dank u zeer. Daarmee heeft staatssecretaris Wiebes de vragen beantwoord die op zijn beleidsterrein liggen. Wij kunnen hem nu demissie verlenen voor deze avond. Bij dezen wens ik hem een arbeidsvreugdevolle avond elders. Graag geef ik nu het woord aan de staatssecretaris van Economische Zaken.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Das war einmal, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik ben niet helemaal bij de tijd. Neemt u mij niet kwalijk. Ik geef het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kan mij voorstellen dat ook dat in de hoofden van sommige mensen nog blijft hangen.

De **voorzitter**:
Uw verleden achtervolgt u.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Het wordt niet vergeten en dat is maar goed ook.

Voorzitter. Ik geef de antwoorden op de door de Kamer gestelde vragen in drie blokken. Allereerst heb ik een omvangrijk blok dat gaat over de volgende vragen: wat is er nou precies aan de hand met de luchtkwaliteit en wat wisten wij nou? Sommigen gebruikten ook de woorden "waarom is er zo laat gehandeld?" Die vraag hebben alle Kamerleden vrij indringend naar voren gebracht. In het tweede blok zal ik ingaan op de vragen over brandstofverbruik en CO_2. Dan heb ik nog het beruchte kleine derde blokje genaamd "overig".

Auto's moeten net zo schoon zijn als de autofabrikanten in hun glossy's beloven. Nederland vervult daarin sinds jaar en dag een voortrekkersrol in Europa. Dat is een rol die Nederland ook in de komende jaren zal moeten blijven vervullen. Het is bekend dat TNO al sinds behoorlijke tijd in opdracht van het ministerie de daadwerkelijke uitstoot van auto's meet. Daardoor weten wij — dat is de Kamer overigens elke keer gemeld — dat de daadwerkelijke uitstoot van stikstofoxide door dieselauto's in de praktijk hoger is dan op papier. De meetgegevens van TNO worden gebruikt om de rekenmodellen van het RIVM te actualiseren. De Kamer heeft steeds kritisch meegekeken of bij de berekening van de luchtkwaliteit de goede meetgegevens zijn meege-

nomen. Ik heb gisteren naar aanleiding van eerdere vragen van mevrouw Van Tongeren een uitgebreide brief met een onderzoek van TNO naar de Kamer gestuurd om daar verder over uit te weiden.

Mevrouw Van Tongeren vroeg hoe het echt zit met de luchtkwaliteit. Daar hebben wij het al vaak over gehad. Wij hebben een systeem van aan de ene kant meten en aan de andere kant rekenen. Sinds jaar en dag is ons beleid gemaakt op basis van de praktijkemissies. Het RIVM heeft een zeer geavanceerd model om de luchtkwaliteit te berekenen. In de praktijk wordt steeds gemeten — eigenlijk zou je kunnen zeggen dat dit een soort reallifecheck is — of de aannames ook kloppen. Als het nodig is, wordt het model gewoon bijgesteld. Het is aan het RIVM, een onafhankelijk instituut, om te bepalen hoeveel meetpunten het nodig heeft en waar het meet. Als er bijvoorbeeld sneller dan 120 km/u gereden wordt, meet het RIVM dat niet alleen in Nederland, maar ook in Duitsland. Ook moet het RIVM bekijken waar al die meetpunten moeten staan en of het model voldoende gevalideerd is.

De **voorzitter**:
Dit geeft mevrouw Van Tongeren aanleiding tot haar tweede interruptie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dit is inderdaad een discussie die wij al een tijdlang voeren. Ik dank de staatssecretaris voor de brief en de onderliggende informatie. Mijn belangrijkste vraag is waarom dat meetmodel niet vrijgegeven kan worden. Wij hebben allemaal opgeroepen tot een meer transparante overheid. Er is gewobd op dat meetmodel, omdat anderen — tot wie ik ook behoor — zeggen: wij kunnen dat niet helemaal volgen en zouden dat graag willen zien, maar wij mogen dat niet ijken. Wij horen dan van de staatssecretaris: ja, we nemen dat allemaal keurig mee. Waar wij wat zouden kunnen zien, is op de enige plek waar 130 km/u gereden wordt en dat is op de snelweg A2 bij Breukelen. Daar zie je dat de uitstoot toeneemt sinds men daar 130 km/u mag rijden. Maar verder heb je een black box. Zou het mogelijk zijn om dat model, desnoods beperkt, voor mensen die er verstand van hebben toegankelijk te maken?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat durf ik niet zo te zeggen. De WOB-verzoeken vliegen ons letterlijk om de oren. Daar kunnen wij tegenwoordig bijna een hele ministeriële afdeling voor inrichten. Maar dat is een andere discussie. Ik zal in tweede termijn ingaan op dit specifieke punt. Het is mogelijkerwijs ook onder juristen aan de orde. Ik kan het op dit moment niet inschatten. Ik heb wel, ook gisteren weer, op uw specifieke vraag of er wel reëel wordt gemeten boven de 120 en 130, laten zien dat dat inderdaad zo is. Dat vindt deels buiten ons land plaats op die snelwegen waar men tot 150 gaat. Ik denk dat dat relevante informatie is. Vanuit de gedachte dat het RIVM onafhankelijk is en zijn werk goed doet, ben ik ervan uitgegaan dat het klopt en ik ga er ook van uit dat het klopt. Sterker nog: mevrouw Van Tongeren ook, want zodra er ergens een zweem in een discussie komt dat het RIVM ergens kritisch over is, staat zij meteen vooraan bij de interruptiemicrofoon om zich op die gegevens te beroepen. Dat lijkt mij prima, maar wij kunnen daar niet in shoppen.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Er zit een verschil tussen wat een auto uitstoot — dat zou je inderdaad ook in Duitsland kunnen vaststellen — en het meten hoe vuil de lucht is op een plek in Nederland. Zoals de staatssecretaris goed weet, komt de vervuiling niet alleen van de auto. Ik wil in elk geval zeker weten dat er geen enkele financiële druk zit op het RIVM om het meetnet niet uit te breiden mocht het dat willen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals, dat is aan het RIVM. Dat bepaalt hoe het de meetpunten inricht. Dat is geen voer voor het departement. Dat moet het RIVM echt zelf doen. Op de vraag kan ik antwoorden dat er vanuit ons geen financiële druk is om het precies zo te doen. Dat is de afweging die het RIVM maakt. Op het tweede punt kom ik nog terug met een antwoord.

De **voorzitter**:
De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Die veel te hoge praktijkemissies van dieselauto's zijn door Nederland wel degelijk in Brussel aangekaart, ook omdat wij onze grenzen nu eenmaal niet kunnen sluiten, zoals de heer Smaling al zei. Wij hebben daarmee te maken en zullen dat in Brussel moeten doen. Vanuit het departement is, ruim voor de softwarefraude bij Volkswagen aan het licht kwam, ook bij TNO al eerder op basis van de toen gebleken verschillen tussen praktijk en theorie gevraagd welke type onderzoek je kunt doen om op de een of andere manier bewijslast te vergaren bij de vraag of er iets aan de hand is. Hierop vertelde TNO dat het vaststellen daarvan binnen de huidige Europese wetgeving heel moeilijk is en niet zal leiden tot een veroordeling. Mevrouw Visser refereerde daar ook al aan. Wat hooguit aan de orde zou zijn, is dat abnormaal gedrag van de emissiebehandeling vastgesteld zou kunnen worden. Zo'n vaststelling is onvoldoende om een doorbraak op het dossier te forceren. Ik zal straks wat uitgebreider uitleggen waarom dat zo is.

Omdat het moeilijk was om via zo'n onderzoek een smoking gun te vinden, hebben wij ons ingezet voor een nieuwe testprocedure om, zoals wij belangrijk vinden, auto's op de weg te meten en niet alleen in het laboratorium. In mei vorig jaar heeft dat geresulteerd in een besluit over de RDE-testprocedure. RDE staat voor Real Driving Emissions, dus de emissie bij de rijomstandigheden op de weg. Op 12 februari 2016 heeft de Raad van de Europese Unie ingestemd met de invoeringstermijn en de emissielimieten van de RDE-testprocedure. Nederland heeft als enige land tegengestemd. Wij vonden dat het sneller kon en dat het strenger moest. Daarmee bevonden wij ons in goed gezelschap, want de Kamer heeft dat middels de motie Van Veldhoven/Dik-Faber uitgesproken. Helaas hebben wij voor dat standpunt binnen Europa onvoldoende — en dat is

eufemistisch uitgedrukt — steun gekregen. Dat betekent dat de RDE-testprocedure vanaf 1 september 2017 gefaseerd ingevoerd wordt. Het duurt inderdaad nog tot 2021. Dan zullen alle nieuwe auto's die op de markt komen, op de weg bijna even schoon zijn als op papier, in die glimmende glossy. Dat het zo lang duurt, vind ik ook teleurstellend, zeg ik ronduit.

Tegelijkertijd moeten we wel beseffen dat we toch een stap in de goede richting zetten. Beter een testprocedure die in de praktijk op enig moment ingaat dan niets. Dat dreigde ook nog een Europees besluit te worden. Op dit moment zitten moderne dieselauto's nog 500% tot 600% boven de norm. Over enkele jaren moet die overschrijding teruggebracht zijn tot 110%.

In mijn overtuiging, die ik deel met een belangrijk deel van de Kamer, is de overgang naar schonere dieselauto's en naar de superschone elektrische auto of de waterstofauto — het is maar waar je van houdt — een onomkeerbaar proces. Onze inzet is dan ook om het tempo van die overgang op te voeren, want daar hebben we allemaal profijt van.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Onze bewindslieden kunnen niet in hun eentje de koers bepalen in Brussel, dat is een feit. Dat geldt ook voor andere landen en op andere terreinen. Zo moet iedereen accepteren dat het in Europa weleens net anders gaat dan wij zelf zouden willen. Volgens Europa is het pas in 2021 verplicht dat de glossy's helemaal conform zijn, maar gelukkig hebben we in Nederland TNO, dat alles meet en alles weet, zoals de staatssecretaris zei. We kunnen er dan toch voor zorgen dat de Nederlandse consument niet langer bedrogen wordt en eerlijke informatie krijgt over wat auto's werkelijk uitstoten?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat ben ik op zichzelf met mevrouw Van Veldhoven eens. Zo meteen heb ik nog iets over wat je kunt doen aan transparantie voor de consumenten. Binnen de Europese Unie hebben we te maken met de Commissie. We kunnen niet op elk front onze gang gaan. Ik denk dat mevrouw Van Veldhoven, als een van de Kamerleden die gespecialiseerd zijn in Europees recht, weet dat dit helaas ook de praktijk is.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik wacht met die vervolgvraag tot de staatssecretaris bij die beantwoording is aangekomen.

De **voorzitter**:
Die mag u in deze termijn nog even opschorten. Er is ook een interruptie van de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):
Die sluit hierop aan. Ik wil graag weten of Volkswagen wetten heeft overtreden met deze sjoemelsoftware. Uit het antwoord van de staatssecretaris blijkt ongeveer dat dit niet het geval is op basis van de huidige regelgeving.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, dat is wel het geval. Ik zal zo uitgebreid uitleggen waarom zij de wet hebben overtreden.

De **voorzitter**:
Ook dit is een halve interruptie. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik zal eerst uitleggen op welk deel de Europese regelgeving ruimte laat. De Europese regelgeving is op zichzelf volstrekt helder. Fraude is verboden. Met een mooi woord is er sprake van een verbod op zogenaamde manipulatie-instrumenten, defeat devices, in het Engels. De doelmatigheid van die emissiecontrolesystemen mag dus niet worden gemanipuleerd, waardoor emissies toenemen.

Maar er staat in de Europese regelgeving ook een heel grote MAAR, met hoofdletters. Die manipulatie is legaal wanneer deze nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen of om de veilige werking van het voertuig te verzekeren. TNO heeft eerder vastgesteld dat emissiecontrolesystemen tijdens de typekeuringstest in het laboratorium goed functioneren, maar onder praktijkomstandigheden gedeeltelijk uitgeschakeld worden.

Wat gebeurt er nou? Autofabrikanten beroepen zich massaal op deze bepaling in de Europese regelgeving. Zij zeggen dat zij dat doen om de motor te beschermen. Die Europese regelgeving biedt daarmee onvoldoende aanknopingspunten om helder te kunnen vaststellen dat de autofabrikant in overtreding is. Ik heb dat in de derde overzichtsbrief over dieselfraude ook geschreven. TNO heeft aangegeven dat met nader onderzoek hooguit abnormaal gedrag van het emissiecontrolesysteem kon worden vastgesteld. Dat gaf onvoldoende houvast, bewijslast zo je wilt, om succesvol tot een veroordeling te komen.

De heer Madlener en de heer Hoogland hebben gevraagd wat er bij Volkswagen is gebeurd. Er kon bij nader inzien worden vastgesteld dat daar naast de "legale" manier ook een illegale manipulatie is toegepast. Die betrof de software die herkent dat de auto wordt onderworpen aan een officiële test in het laboratorium. Het is evident dat dit verboden is. Die laatste manipulatie wordt bij de terugroepactie van Volkswagen verwijderd. Daarmee hebben we het probleem van de hoge emissies op de weg niet opgelost, want daarvoor zullen we echt toe moeten — met de Kamer zeg ik: hoe sneller hoe beter — naar een nieuwe RDE-testprocedure, waarbij ook de emissies op de weg worden gemeten. Heeft Volkswagen de wet overtreden? Ja, op basis van de Europese Euro 5/6-verordening is sjoemelsoftware verboden. Dat hebben de Duitse autoriteiten vastgesteld en dat heeft minister Dobrindt ons ook laten weten. Binnenkort komt hij met de resultaten van de Duitse onderzoekscommissie. De minister zal daar misschien nog iets over zeggen. Dan zullen er meer details bekend worden en kunnen wij de Kamer verder informeren.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dit was vooral een onderling debat. De staatssecretaris begon haar betoog door te zeggen: we hebben geen smoking gun. Ik denk dat ze zo meteen komt op de vraag of we daarmee wel kunnen optreden. Dat is relevant voor deze discussie. Aan de ene kant hebben we de fraude van Volkswagen en de strafrechtelijke, civielrechtelijke of andere aanpak daarvan. Aan de andere kant is er het verschil tussen de praktijk en de testresultaten. De concrete vraag is nu eigenlijk of we op deze manier beide kunnen aanpakken. Kunnen we het met de voorstellen die nu voorliggen wel of niet adequaat aanpakken? Volgens mij is het belangrijk om daar een uitspraak over te doen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Niet om me er makkelijk van af te maken, maar daar gaat de minister nou juist iets over zeggen, omdat zij dit voor een deel in de Transportraad aan de orde zal stellen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser, u mag de andere helft van de interruptie bewaren tot dat moment, maar u mag ook nu een vervolgvraag stellen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Misschien dat de staatssecretaris kan toelichten hoe zij haar woorden over een smoking gun — ik herhaal die maar gewoon — heeft bedoeld in relatie tot het verschil tussen de praktijk en de testsituatie, alsook tot de Volkswagenfraude. Dat zijn twee verschillende situaties waarbij twee verschillende dingen spelen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Exact. Dat heb ik zo ook bedoeld te zeggen. In algemene zin was het voor bijvoorbeeld TNO, en vermoedelijk ook voor anderen, lastig om op basis van de Europese, ruime regelgeving te bewijzen dat er gesjoemeld werd. Bij Volkswagen speelt iets anders. Daar heeft men namelijk iets toegevoegd wat bewijsbaar niet mag. Dat is fraude en dat is wat hier speelt. Het is van belang om dat te zeggen. De heer Hoogland verwees bijvoorbeeld naar Opel en vroeg wat daar aan de hand was met vervanging van de software. Er is geen sprake van geheime vervanging van software door Opel. Dat is bevestigd door het KBA, de Duitse RDW. Dat hebben we overigens ook eerder schriftelijk aan de Kamer laten weten. Soms beroepen autofabrikanten zich met de Europese regelgeving in de hand dus op het "beschermen" — ik zeg het nu even kort door de bocht maar hopelijk helder — van hun motor. Dat is iets anders dan dat je iets in de auto plaatst waarmee de boel uitgezet wordt als er getest wordt.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser, u wilt hier een tweede interruptie aan wijden?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Bij het antwoord op mijn eerste vraag werd verwezen naar de minister. Ik gebruik dit dus als tweede deel van mijn interruptie op de staatssecretaris, als u mij dat toestaat.

De **voorzitter**:
Volgens mij hebt u al een vervolgvraag gesteld.

Mevrouw **Visser** (VVD):
In antwoord op de eerste vraag werd gezegd dat de minister die ging beantwoorden. Vervolgens vroeg ik heel specifiek door. Ik wil toch nog even doorvragen op de beantwoording die net werd gegeven. De staatssecretaris gaf net aan dat er op basis van de huidige EU-regelgeving tot op heden niet opgetreden kon worden als er een verschil was in uitstoot tussen de praktijk en de testresultaten. Ook als dat wordt geconstateerd, kon er dus op basis van artikel 5 eigenlijk niet worden opgetreden omdat men zich kon beroepen op de uitzonderingen in het artikel. Daardoor kon het dus niet bewezen worden. Klopt dat?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja dat klopt. Dat was het probleem.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik probeer het voor mezelf even samen te vatten. Zegt de staatssecretaris nu dat Volkswagen zich beroept op het feit dat zijn auto's een hogere uitstoot hebben met het oog op bescherming van de motor? Dat is, kort door de bocht, een beetje wat ik hoor.

Dan kom ik op mijn vraag. Auto's van andere automerken hebben ook heel hoge uitstoot, zoals we geconstateerd hebben. Deze merken zeggen dat ze hun software daarop niet manipuleren. Ik ben dus heel benieuwd hoe dat in werkelijkheid zit.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat kan dus verschillend uitvallen. Daar wordt voor een deel ook onderzoek naar gedaan. Het punt is dat autofabrikanten zich er soms op beroepen dat er ruimte in de regelgeving zit — die is er ook — waarmee zij hun motor beschermen. Dat betekent dat zij daarmee in de praktijk tot hogere emissies komen. Dat is overigens ook ongewenst, maar niet op voorhand in strijd met Europese regelgeving.

In de Volkswagen-zaak zat het net anders. Daarbij werd uiteindelijk wel bewijslast gevonden, namelijk het toevoegen van iets. Dat is manipulatie en dus verboden. Dat maakt de zaak niet minder gecompliceerd, maar dat is tot nu toe — dat zeg ik erbij, "tot nu toe", want ik denk dat dat ook helder moet zijn — de stand van zaken.

Die Europese regelgeving biedt dus ruimte voor interpretatie. De minister zal straks nog verder ingaan op de vraag wat dan het handelingsperspectief is.

De heer **Geurts** (CDA):
Dan zit ik toch wel met een punt. Consumenten krijgen nu te maken met een herstelactie van, in dit geval, één automerk. Hoe kunnen die er nu van uitgaan dat de rijeigenschappen van een auto totaal niet aangepast worden door het feit dat de software wordt veranderd?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ook daar zal de minister op ingaan. Zij gaat ook nader in op de precieze tests. Dat is meer het deel dat zo meteen nog komt.

De heer **Geurts** (CDA):
Voorzitter, dan heb ik deze tweede interruptie ook niet geplaatst.

De **voorzitter**:
Dit was wel uw tweede interruptie. Althans, het was een vervolgvraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik denk dat we toch tegen het knelpunt aanlopen dat de bereidheid om er met z'n allen spoedig een debat over te hebben, op een praktische grens stuit. Er zijn bepaalde technische zaken die we gewoon echt even helder moeten krijgen, dus ik geef dus maar vast een prewarning.

In artikel 5 van die verordening worden eigenlijk twee dingen gezegd. In lid 1 staat dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen moet voldoen. Anders gezegd: je mag van alles doen, maar een voertuig moet hier onder normale omstandigheden aan voldoen. Je mag dus niet de emissiecontrole manipuleren. Dat is verboden, tenzij het voor de bescherming van die auto nodig is. Wat gaan we nu krijgen in de nieuwe situatie? Als een auto dan de Brennerpas oprijdt — een mooi concreet voorbeeld dat mij net door de PvdA werd aangereikt — dan zal de motor van die auto warmer worden en als er dan wat koude lucht wordt bijgevoegd, doet dat wat met de uitstoot. Dat zat dus niet in de tests. Het probleem zit 'm er dus in, dat je in feite in de test mocht uitschakelen dat dit soort dingen zich voordoen. Hebben we dat straks in de nieuwe tests goed gerepareerd? Anders kunnen we namelijk doen wat we willen, maar blijven we de spanning houden die er in deze regelgeving zit en blijf je dus met je handhaving gewoon tegen hetzelfde probleem aanlopen. Als het in de test op de rollerbank nog steeds zo is dat je die uitstoot niet mee hoeft te nemen, houden we hetzelfde probleem. Is de staatssecretaris dat met mij eens? Is het volgens haar ook noodzakelijk dat dat aangepakt wordt?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Onder de nieuwe RDE-test gaat dit niet meer. Wat men gedaan heeft, is systemen om de uitlaatgassen schoner te maken uitzetten als de temperatuur bijvoorbeeld lager wordt. Dat stond de Europese regelgeving toe. Onder de nieuwe RDE-test gaat dat niet meer. Dan zullen die auto's ook bij een lagere temperatuur schoner moeten zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Er wordt aan alle kanten gezegd dat er ook een rollerbanktest blijft. Die komt dan naast die Real Driving Emissionstest te staan. Als je bij het rollerbanksysteem nog steeds je auto op een andere manier mag samenstellen dan in de Real Driving Emissions-test, houd je daar altijd een verschil tussen. Dan blijft het altijd de vraag of alle situaties echt in die Real Driving Emissions-test goed zijn meegenomen. Anders blijf je namelijk gewoon een verschil houden met de uitstoot in de praktijk. Dan gaan die autofabrikanten zich blijven beroepen op deze verordening, met die spanning tussen lid 1, waarin wordt gezegd dat een auto moet voldoen aan de situatie waarin normaal wordt gereden en lid 2, waarin enige ruimte wordt gelaten om je motor te beschermen. Dat moet je dan dus afdichten in die tests, want anders los je het nog niet op.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Het is en-en. Ten aanzien van wat we nog zouden kunnen doen om op dit punt de cirkel rond te maken, ook waar het gaat om de regelgeving, zal de minister nog met een voorstel naar de Kamer komen.

De heer Smaling en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd of we mogelijkheden zien om de conformiteitsfactor ook voor 2021 aan te scherpen. Eurocommissaris Bienkowska heeft aangegeven dat ze die conformiteitsfactor verder wil verlagen. Dit is uiteraard afhankelijk van de ontwikkeling van de mobiele testapparatuur. Zoals u ook van mij gewend bent, zal ik mij blijven inzetten voor verdere aanscherping. Ook zal ik de Eurocommissaris hierin steunen, want dat zal ze ongetwijfeld hard nodig hebben.

Mevrouw Van Tongeren heeft een paar moties genoemd die zij graag van een uitvoeringsagenda wilde voorzien. De eerste motie ging over de stand van zaken inzake het gelijktrekken van emissie-eisen voor benzine en diesel. In de tweede overzichtsbrief van 27 november jongstleden hebben we de Kamer een onderzoeksopzet gestuurd. We hebben daarbij aangegeven dat de onderzoeksresultaten voor de zomer bekend zullen zijn en dat de Kamer die alsdan tegemoet kan zien. Ik kan melden dat het onderzoek op schema ligt.

Verder heeft mevrouw Van Tongeren gevraagd hoe het staat met de uitvoering van de motie die verzoekt om een nieuw verbod voor het verwijderen van de roetfilter. Dat is overigens een terecht punt. Daar is niet alleen maar een motie voor nodig, want dit is heel belangrijk. De afgelopen maanden heeft het ministerie samen met de RDW gekeken naar de mogelijkheid voor een nieuw verbod. Er zijn goede mogelijkheden. Die worden nog getoetst, ook op het punt van uitvoerbaarheid, want dat is wel belangrijk. Ik zal de Kamer voor het zomerreces ook hierover berichten.

De heer Smaling vroeg of bij de apk ook op uitstoot kan worden gecontroleerd. Dat kan, alleen niet voor stikstofoxide (NO_x) maar wel voor fijnstof. Dat is een andere stof dan de stof waarover we het nu hebben met de sjoemelfraude. Ik zei net al dat we bezig zijn met een roetfiltertest in de apk. Zoals gezegd komt daarover een brief naar de Kamer.

Ik kom bij het thema brandstofverbruik en CO_2. Mevrouw Van Veldhoven vroeg of er een praktijktest kan komen voor brandstofverbruik, dus voor CO_2-uitstoot. De heer Smaling wilde ook hier weten wat het verschil is tussen de praktijk en het laboratorium. Het verschil tussen de rollerbanktest en de praktijk is allang bekend, ook hier, en is onwenselijk. Dat heeft de Europese Unie overigens al lang geleden erkend. In 2017 komt er een nieuwe testprocedure, de WLTP. Het gat zal daarmee kleiner worden, maar het zal nooit

helemaal verdwijnen. Dat is bij CO_2 net iets ingewikkelder, heb ik mij laten vertellen, omdat het praktijkverbruik van vele factoren afhangt. Daarbij moet u denken aan het weer, de geografie en het rijgedrag van de automobilist. Er is geen praktijktest voorzien, maar we zullen het gat tussen de WLTP en de praktijk wel goed in de gaten moeten houden. Dat is wel van belang.

Ik kom bij het punt van de openbaarheid, waarover mevrouw Van Veldhoven heeft gesproken. Ik heb het dan over openbaarheid van gegevens in de showroom. Ik denk dat ik met mevrouw Van Veldhoven kan vaststellen dat ook hier geldt dat transparantie onze vriend is. Zo zou ik het willen bejegenen. De consument moet inderdaad goed geïnformeerd een keuze kunnen maken. De gegevens over het brandstofverbruik zijn al beschikbaar voor de consument. De uitstoot in grammen per kilometer wordt ook altijd vermeld. We zullen in Brussel pleiten voor openbaarheid van gegevens van de RDE-test.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar mijn inzet voor een nieuwe voertuignorm voor CO_2. Ik ben het zeer met haar eens dat die essentieel is. Wij zetten ons ervoor in dat de Commissie snel met nieuwe normen komt voor 2025 en 2030. Deze normen moeten de al ingezette transitie naar nulemissievoertuigen onomkeerbaar maken. Dat is ook de reden dat ik mij inzet voor strenge normen, want uiteindelijk bereik je die transitie natuurlijk het snelste via de Europese lijn. De Kamer heeft daarover eerder gedebatteerd. Die Europese lijn is de route om echt tempo te kunnen maken. De Nederlandse inzet is overigens gebaseerd op een gezamenlijk standpunt — dat vind ik heel mooi — van de ANWB, de BOVAG en Natuur & Milieu. Waarschijnlijk is onze inzet de strengste van Europa. Het onderwerp zal ook op de agenda van de Informele Milieuraad staan. Daar zullen we het Europese speelveld in kaart brengen.

Ik kom bij een aantal overige punten.

De **voorzitter**:
Eerst is er behoefte aan een interruptie.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Maar wat is dan concreet de inzet? De staatssecretaris geeft aan dat Nederland het meest ambitieus is. Zij geeft ook aan dat er een gezamenlijk voorstel is. Vorige week hebben we het Autobriefdebat gehad. De staatssecretaris van Financiën zei toen dat we naar 75 kilogram streven en dat dit ook de inzet binnen Europa is. Wil de staatssecretaris daar verder in gaan? Wat is nu precies de inzet van Nederland in dit dossier?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Volgens mij hebben wij dat in eerdere brieven aan de Kamer laten weten. Wij willen uiteraard de uitstoot altijd weer verdergaand naar beneden brengen. Dat is ook onze natuurlijke inzet; dat snapt mevrouw Visser. We hebben daar ook allemaal baat bij, want op het moment dat we het via die route doen, krijg je geen alleingang van Nederland. Volgens mij is dat iets wat de fractie van mevrouw Visser in het bijzonder aanspreekt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat is nog geen antwoord op de vraag. Ik wil de staatssecretaris meegeven dat mijn fractie de discussie over haalbaarheid en betaalbaarheid belangrijk vindt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Vanzelfsprekend hebben we daar altijd oog voor; dat lijkt mij reëel.

De **voorzitter**:
Waarvan akte.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Er komt een nieuwe test om de CO_2-uitstoot te meten. Ik heb goed gehoord dat de staatssecretaris zei dat er geen praktijktest is voorzien. De staatssecretaris knikt, dus dat klopt. Ik heb begrepen dat er één autogroep is — ik zal de merknaam niet noemen — die zelf praktijktesten uitvoert. Zou het niet een idee zijn om dat als een best practice te verspreiden en om de Nederlandse auto-importeurs te vragen dat ook te gaan doen, opdat het publiek er uiteindelijk ook kennis van kan nemen? Die ene autogroep test dus in de praktijk en publiceert de resultaten online, zodat iedereen er kennis van kan nemen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Daar moet ik even over nadenken. Ik kom er in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:
We noteren het als een halve interruptie. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik moet mijn lijstje even checken. Volgens mij was ik er al aardig doorheen.

Ik kom op het laatste blokje: de stand van zaken wat betreft meer aandacht voor milieu en duurzaamheid voertuigen Rijk. Er is een plan van aanpak gemaakt voor de inkoop van duurzame voertuigen door het Rijk. De motie hierover is in uitvoering.

Er is gevraagd naar de stand van zaken wat betreft de motie over aandacht voor elektrische en zelfrijdende auto's in de topsector logistiek. Volgens mij gaat de minister uitgebreid op het thema zelfrijdende en elektrische auto's in, ook omdat we daarvoor van de week een mooie happening hebben. Ik zal daar verder niks over zeggen; dat is aan de minister.

Ik eindig met de vraag van de heer Hoogland: waarom doet het OM geen strafrechtelijk onderzoek en waarom doet de ACM geen onderzoek? In de antwoorden op de schriftelijke vragen — ik moet toegeven dat het een omvangrijke set is — heb ik eerder aangegeven dat het OM geen feiten of omstandigheden bekend zijn geworden op grond waarvan een strafrechtelijk onderzoek kan worden gestart. Hetzelfde geldt voor de ACM. Wij hebben er wel naar gevraagd, maar

het is uiteindelijk aan hen, onafhankelijk als zij zijn, om daarin stappen te zetten.

De **voorzitter**:
Dit roept een interruptie op van de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dit roept heel veel vragen op. Een van de vragen is: komt dat dan omdat ze überhaupt niet bevoegd zijn, aangezien de typegoedkeuring in Duitsland wordt gedaan? Of heeft het te maken met de inhoudelijke redenering die is gevolgd in antwoord op mijn vragen? Ik heb veel te veel vragen gesteld. Bij dezen bied ik mijn excuses daarvoor aan. In de antwoorden staat dat de ACM geen onderzoek doet vanwege het feit dat Volkswagen zelf publiekelijk het boetekleed heeft aangetrokken. Dat zijn dus twee verschillende dingen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
In bepaalde omstandigheden zijn het ook verschillende zaken. Er speelt natuurlijk veel. De ACM heeft wat betreft Volkswagen de redenering gebruikt die de heer Hoogland nu in het debat naar voren brengt. De lidstaat waar de goedkeuring heeft plaatsgevonden, heeft vaak de lead bij strafrechtelijke vervolging. Dat heeft ook in de antwoorden op de schriftelijke vragen gestaan.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat punt is helder. Zeker op het punt van het OM, of het onderzoek doet of niet, wil ik terughoudend zijn. Maar het argument van de ACM verbaast mij. Dat zij geen onderzoek doet, is een keuze die de ACM zelf heeft gemaakt, maar de argumenten moeten in dit verband wel steekhoudend zijn. Ik kan mij voorstellen dat de regering daar ook niet veel aan kan doen, want de ACM werkt onafhankelijk. Maar hoe komt het antwoord tot stand dat er geen onderzoek wordt gedaan omdat in de beeldvorming het boetekleed is aangetrokken? Als dat voldoende is om een onderzoek van de ACM af te schudden, denk ik dat nu wel een aantal bedrijven wakker worden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik moet de redenering echt voor rekening van de ACM laten. Het is aan de ACM om dit soort keuzes te maken en erbij te vertellen waarom zij dat zo doet. Als de Kamer daarover met de ACM in gesprek wil gaan, dan heeft de Kamer ook de mogelijkheid om haar uit te nodigen.

De heer **Madlener** (PVV):
Wij hebben begrepen dat Volkswagen op dit moment de enige fabrikant is die daadwerkelijk heeft gefraudeerd, die echt de regels heeft overtreden. Dat is toch juist?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat kunnen we zeggen op basis van wat we nu weten. We kunnen dat natuurlijk niet zeggen op basis van wat we in de toekomst zullen weten, want wat we dan weten, weten we nu nog niet.

De heer **Madlener** (PVV):
De staatssecretaris zei dat de aanpak van Volkswagen bestaat uit het goedmaken van die sjoemelsoftware. Er komt dus een update. Zijn alle mensen die in een Volkswagen rijden, verplicht die update te laten plaatsen? Op welke manier moet verder volgens de staatssecretaris de schade voor consumenten door Volkswagen worden vergoed? En hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat die schade wordt vergoed?

Staatssecretaris **Dijksma**:
De vragen op dit punt zullen door de minister worden beantwoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. De andere bewindslieden hebben al gezegd dat dit vraagstuk uit vele elementen bestaat. Enerzijds is er de softwarefraude die door Volkswagen is gepleegd. Volgens mij is dit debat naar aanleiding hiervan aangevraagd. Wat moet je met die fraude doen? Anderzijds is er geconstateerd dat er verschillen zijn tussen de uitkomst van praktijktesten en die van testen in laboratoria. Die verschillen zijn er ook bij de testen van allerlei andere automerken. Wat moet je daar dan mee doen? Je moet deze punten niet door elkaar halen; het een is niet gelijk aan het ander. Verder ligt er een aantal voorstellen van de Europese Commissie voor. Daarover moeten we het nu dus ook met elkaar hebben. Is dit afdoende om de vraagstukken met elkaar op te lossen?

Net als de Kamer ben ook ik van mening dat de fraude die heeft plaatsgevonden, nooit meer mag plaatsvinden. Ik ben echter ook van mening dat ook voor de andere automerken geldt dat de waarden bij testen heel dicht moeten liggen bij de werkelijke waarden. Op die manier weet je immers wat je krijgt. Daarover wil ik het met de Kamer hebben.

De staatssecretaris heeft al iets gezegd over de praktijktesten in de toekomst. Daarover zijn dus nu al afspraken gemaakt op Europees niveau. We gaan werken met de "real driving emissions"-test. Nederland is hierin heel strikt geweest. Ik ben in de Transportraad hierover strikt geweest. Mevrouw Mansveld was dat in de Milieuraad en de heer Kamp was dat in de Raad Concurrentievermogen. Voor de toekomst hebben we dus een oplossing, want dan gaat het om de werkelijke emissie.

Maar wat doen we in de tussentijd, en hoe? Dat zijn volgens mij ook vraagstukken die van belang zijn. Ik wil in dat verband hier nu een paar dingen met de woordvoerders bespreken. Ik kom eerst op de vraag hoe die typegoedkeuring er op dit moment uitziet, en wat de voorstellen van de Commissie zijn om daarin verbeteringen aan te brengen. Bij een vorig debat is er in dit verband ook een motie ingediend, door de heer Hoogland en mevrouw Van Veldhoven. Daarin wordt mij gevraagd om minder terughoudend te zijn, of in ieder geval om niet een aantal beperkingen of bedenkingen op te leggen. Op dat vlak praten we misschien wel wat langs elkaar heen, want ik vind dit zelf ook heel belangrijk en ik steun de ambities van de Europese Commissie. Ik steun haar voorstel om de onafhankelijkheid van de typegoedkeuring te versterken. Mijn steun is eigenlijk groter dan de bedenkingen zijn. Ik heb wel een paar

bedenkingen, maar ik vind het vooral van belang dat het gebeurt, maar ook dat de maatregelen proportioneel zijn.

Ik vind bijvoorbeeld de introductie van markttoezicht door de lidstaten heel belangrijk. Dat betekent eigenlijk dat alle lidstaten een selectie van voertuigen die in de handel moeten worden gebracht, moeten controleren ongeacht wie de typegoedkeuring heeft verleend. De lidstaten moeten controleren of de voertuigen uit die selectie voldoen aan de eisen rond veiligheid en milieu. Indien nodig, moet men maatregelen opleggen, bijvoorbeeld een recall. In de uitvoeringshandelingen moet dan ook worden vastgelegd hoeveel voertuigen en welke voertuigen moeten worden gecontroleerd. Dat lost direct het probleem van mevrouw Van Veldhoven een beetje op. Zij zegt: er zijn 28 lidstaten en je mag zelf kiezen waar je dat gaat doen. In dit voorstel staat dus dat niet alleen de typegoedkeuring nodig is, waarvoor je een lidstaat kunt kiezen, maar dat het ook nodig is dat bepaalde delen van die goedkeuring in allerlei andere lidstaten nog een keertje onder de loep worden genomen.

Bepaalde delen van de motie steun ik zeer, maar bij andere delen heb ik mijn bedenkingen. Laat ik helder zijn over het punt waarbij ik bedenkingen heb. Ik hoop dat ik de indieners hierbij mee kan krijgen. Ik vraag mij af of de Europese Commissie daarbovenop zelf ook nog controles moet uitvoeren. Eigenlijk wordt er een extra controle ingevoerd door de lidstaten, die dan op andere lidstaten toezien. Moet de Europese Commissie daar dan zelf nog een controle bovenop doen? Dat is mijn bedenking. Ik heb al eerder in debatten met de Kamer de vraag aan de orde gesteld of wij nog een aparte Europese autoriteit moeten hebben, dan wel dat wij ervoor moeten zorgen dat onze eigen autoriteiten een ondubbelzinnig en transparant programma voeren op basis waarvan zaken geaccrediteerd worden, waarmee die zaken ook safe zijn. Ik zie wel een regierol voor de Europese Commissie. Misschien zitten wij dus heel dicht bij elkaar, want ik hoorde de heer Hoogland zeggen dat hij geen aparte Europese autoriteit wil. Ik denk dat wij even moeten zoeken op welke punten wij elkaar kunnen vinden.

Net als de heer Hoogland vind ik dat technische diensten onafhankelijk en onpartijdig hun werk moeten kunnen doen. Ook dat deel van de motie steun ik zeer. Ik denk dat onafhankelijkheid het beste door accreditatie bereikt kan worden. Dat accrediteren zou bijvoorbeeld onder verantwoordelijkheid van de Europese Commissie vorm kunnen krijgen. Ook daar zie je de regierol van de Commissie.

Wellicht verschillen wij van mening over het hanteren van een uniform tarief. Of mogen de autofabrikanten geen keuzevrijheid meer hebben als zij een autotype willen laten goedkeuren? Ik zie geen bezwaar in keuzevrijheid. Het zou juist goed zijn als de "RDW's" van al die landen min of meer concurrerend gaan werken en dus gestimuleerd worden om het goed en beter te doen, waardoor partijen heel graag hun auto's willen laten keuren door een bepaalde technische dienst, omdat die auto's dan een extra goed stempel krijgen. Ik zie daar geen bezwaar in, zolang die technische diensten maar onafhankelijk opereren, zeg ik tegen mevrouw Van Veldhoven en de heer Hoogland. De crux zit volgens mij in het onafhankelijk opereren en de accreditatie onder verantwoordelijkheid van de Europese Commissie. Als dat gewaarborgd is, kunnen de fabrikanten wat mij betreft kiezen waar zij hun tests doen. Ook de tarieven zouden in dat geval aan concurrentie onderhevig mogen zijn, want dat is alleen maar goed voor het efficiënt opereren van de technische diensten.

De Commissie vervult reeds een coördinerende rol bij de verschillende programma's van typegoedkeuringsinstanties, om manipulatie-instrumenten te detecteren. Dat brengt mij op het laatste deel van de motie, waarin gevraagd wordt om daar extra op in te zetten. Dat gebeurt dus al. Het is al mogelijk. Ook is er een werkgroep opgezet onder leiding van het Joint Research Centre. Op dat punt hoeven wij op dit moment dus niets extra te regelen. Met andere woorden: ik kan mij vinden in het grootste deel van de motie, maar ik kan mij niet vinden in de delen die ik expliciet genoemd heb. Die delen vind ik net te ver gaan.

Er zijn meer punten van belang voor de verordening. Die punten kunnen hier aan de orde komen. Onder andere kan aan de orde komen of men volledige openheid moet geven over software en broncodes. De heer Hoogland en mevrouw Dik-Faber hebben daarover een vraag gesteld. Ook ik vind het belangrijk om te bekijken of er meer openheid kan komen over software en broncodes. Uiteindelijk is dat niet alleen van belang voor deze zaak, maar bijvoorbeeld ook voor zaken als zelfrijdende auto's, veiligheid en verkeersmanagement in de toekomst. Ik weet niet of wij kunnen bewerkstelligen dat de software volledig open wordt, want ik neem aan dat er ook altijd sprake zal zijn van intellectueel eigendom en misschien zijn er ook veiligheidsredenen om de software niet volledig open te hebben. Wij kunnen echter met elkaar verkennen hoe wij meer openheid kunnen krijgen rond de software en de broncodes. Wellicht kunnen wij die op een veilige plek stallen, zodat er voor een beperkt deel van de mensen transparantie is. Dat lijkt ook mij belangrijk. Op die vraag van de heer Hoogland en mevrouw Dik-Faber kan ik positief antwoorden. Wij vinden dat interessant.

Uiteindelijk gaat het niet meer zozeer om de software, maar om de goede praktijktest. Als in de praktijk blijkt welke uitstoot een bepaalde auto heeft, maakt het helemaal niet meer uit wat die auto allemaal doet met de software.

De heer **Hoogland** (PvdA):
De minister gaat altijd gewoon door. Dat is mooi, maar als je dan een interruptie wilt plaatsen, denk je: wanneer kan dat? Mijn vraag gaat over twee onderwerpen geleden, namelijk over het type goedkeuringen. De minister en de PvdA kijken fundamenteel anders naar de vraag of daar marktwerking in moet zitten of niet, maar dat fundamentele onderscheid wil ik nog achter mij laten, omdat dat een vruchteloos debat is. Wel is de vraag of het reëel is om te denken dat landen elkaar gaan aanspreken op de geleverde kwaliteit als die instanties op zoek gaan naar de bodem, naar een zo laag mogelijke prijs. Is dat reëel als je ziet hoe dat nu werkt in de Europese Unie met de autolobby en al die industrieën, waar landen ook gewoon belangen bij hebben: Frankrijk, Duitsland, Italië, noem maar op? Is het reëel om te denken dat dit gaat werken of is er net een stapje meer nodig?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dit is maar een heel klein puntje van het voorstel van de Commissie. De Commissie gaat juist heel ver. Dat steunen wij ook. Andere lidstaten zien nog een keer extra toe op de testen van andere. Daardoor zou je slecht gedrag, voor

zover je veronderstelt dat ze dat vertonen, eruit kunnen halen. Onze eigen RDW is bijvoorbeeld een heel onafhankelijke organisatie; die heeft er geen enkel belang bij om slecht gedrag te vertonen. De technische diensten worden onafhankelijk gemaakt en in staat gesteld onpartijdig hun werk te doen. Dat staat er ook in. Ook dat vind ik van belang. Het wordt geaccrediteerd door de Europese Commissie. Dat zit er allemaal in. Er is één punt waarover wij van mening verschillen, maar dat is een minor point: moet je allemaal één tarief hebben? Ik geloof niet dat dat heel bepalend is voor de keuze van fabrikanten om het land van typegoedkeuring te kiezen. Uiteindelijk gaat het om de vraag of het transparant is, of ze aan de spelregels voldoen en of ze hun werk goed doen. Als ze in de tussentijd in staat zijn om dat efficiënt te doen en daardoor net een iets aantrekkelijker tarief te hebben dan een ander, lijkt mij dat alleen maar goed.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat ben ik met de minister eens, hoor. Dit is ook niet het belangrijkste punt. Dat ben ik ook met haar eens, maar is het dan mogelijk voor landen om daadwerkelijk te sanctioneren? Aanspreken is leuk, maar zolang daar niks aan vastzit, hebben wij daar niets aan. En is die Real Driving Emissions-test dan ook echt een nabootsing van een reële situatie? Zo werd de Brennerpas, net genoemd, maar het gaat natuurlijk om veel meer situaties: bij regen, bij noem het maar op. Zitten die ook echt allemaal in die testen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Op de sancties kom ik zo dadelijk terug. Daar vroeg ook mevrouw Visser naar toen zij het had over de stok. In de Real Driving Emissions-test zitten heel veel elementen: hard of zacht, buiten of in stedelijk gebied, noem maar op. Maar ook de rollerbanktest moet veranderen. Daar wilde ik als laatste op terugkomen. Dat waren de vragen over artikel 5.2. Ik heb zelf ideeën over wat je daar nog mee zou kunnen doen in de tussentijd.

Over software had ik al wat gezegd. Nu kom ik bij de stok. Mevrouw Visser vroeg het, maar de heer Hoogland vraagt het nu eigenlijk ook. Inderdaad, punt een is de introductie van marktoezicht, de selectie, de andere lidstaten die ernaar kijken. Daardoor krijg je extra ogen die meekijken met het proces, maar wat doe je als je vervolgens constateert dat dat ook niet goed gaat? Nou, het mooie is dat er nu ook echt sanctiemiddelen in dit voorstel worden opgenomen voor het geval lidstaten verzuimen om een sanctie op te leggen. Lidstaten kijken mee. Ze kunnen een recall opleggen. Lidstaten moeten sancties vastleggen voor het geval dat fabrikanten, technische diensten en andere marktpartijen verplichtingen niet nakomen. Die sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. En elk jaar moeten de lidstaten verslag uitbrengen aan de Commissie over de opgelegde sancties.

Als lidstaten verzuimen een sanctie op te leggen, kan de Europese Commissie een administratieve boete opleggen tot maximaal €30.000 per voertuig dat niet aan de eisen voldoet. Dat is toch een vrij grote sanctie. Er komen ook meer en strengere controles van de technische diensten die gezamenlijk en gecoördineerd worden uitgevoerd door de goedkeuringsautoriteiten. Dat legt natuurlijk ook nog een zekere druk op de partijen. Er wordt ook een aanpassing voorgesteld van de regels voor terugroepacties, de recalls, voor voertuigen die een ernstig risico vormen. De verplichting om mee te werken aan de recall wordt uitgebreid naar de importeur en de distributeurs. Het was vrijwillig en ze hebben het goed gedaan, maar er zal een keer iemand kunnen komen die er niet aan mee wil werken. Er worden veel nieuwe sanctie-instrumenten aangedragen voor het moment dat er wordt geconstateerd dat er sprake is van slecht gedrag.

Ik stop meteen, want ik weet dat de heer Hoogland graag hierop wil interrumperen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik wil even ingaan op één feitelijk dingetje, want zo lang van stof ben ik meestal niet. Worden de sancties opgelegd door de Commissie of is het gerelateerd aan mijn vraag wat de landen onderling kunnen doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De lidstaten leggen sancties op als zij op basis van hun type goedkeuring zaken constateren. Als de lidstaten geen sancties opleggen, kan de Europese Commissie een administratieve boete opleggen van €30.000 per voertuig dat niet aan de eisen voldoet.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser, uw derde interruptie.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ja, voorzitter, dat klopt, maar dit is wel de kern van het debat. Met de staatssecretaris hadden we een discussie over de vraag hoe het nu zit. We hadden daarbij twee punten aan de orde: de smoking gun — ik noem het toch maar even zo, dan weten we precies waar we het over hebben — van de afwijkende emissiestrategie en het punt van de manipulatiesoftware van Volkswagen. Is de minister van mening dat het huidige voorstel afdoende is om daadwerkelijk op te treden, om die stok te gebruiken en te kunnen slaan? Zij somt een aantal dingen op en ik denk dat het goed is dat de Kamer daarvan een overzicht krijgt om te kijken hoe deze zich per lidstaat verhouden. Kunnen hiermee in de toekomst afwijkende emissiestrategieën worden voorkomen, ook met de RDE-test?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nee. Ik wilde daar later op terugkomen, maar doe het nu maar meteen. Het is heel complex met alle dingen die door elkaar lopen. Je hebt de fraude en op basis van deze regels kun je veel makkelijker de fraude detecteren en sancties toepassen. Je hebt ook nog het feit dat er nu veel meer mag binnen de regels — artikel 5.2 is bijvoorbeeld al door diverse partijen genoemd — waardoor je ook legaal mag afwijken van datgene wat je als emissie opgeeft en van wat je in werkelijkheid uitstoot. Aan dat laatste willen we ook wat doen. Dat is weliswaar een tijdelijke maatregel, want als je eenmaal de "real driving emissions"-test hebt, is het helemaal niet meer interessant wat de auto's in de andere testen voor resultaat laten zien. Het gaat er dan alleen maar om wat de werkelijke test toont, maar dat duurt nog even.

Je kunt nu echter vrij snel artikel 5.2 repareren. Dat is wat ik zou willen en wat nieuw is in Europees verband. Ik wil tijdens de juni-Raad bekijken of we daarin alvast een eerste stap kunnen zetten. Kunnen we artikel 5.2 zo aanpassen dat wij zo veel mogelijk uitzonderingsposities eruit kunnen halen? Ik moet even bekijken hoe ver ik daarin kan gaan. Kunnen we op basis van die aanpassing kijken naar de beste stand van de techniek? Iemand zei dat die test uit 1972 stamt en dat een auto er toen echt anders uitzag dan nu. Kunnen we in dat artikel opnemen dat je moet uitgaan van de beste stand van de techniek? Als derde — dat is, denk ik, de meest interessante — reparatie zou je kunnen bekijken of je degenen die het het beste doen, de "best practices", leidend kunt laten zijn. Je bouwt daarmee een continue stimulering in om de vergelijking aan te gaan met de "real driving emissions"-test en in competitie steeds beter te worden. Dit is iets wat bij ons speelt. Ik kom zo nog op de RDE-testen die we aan het doen zijn voor alle andere automerken. Als daaruit resultaten naar buiten komen, krijgen we de volgende discussie. Zie je wel, zegt men dan, bij die andere merken wijkt het ook af. Wij zeggen dan dat dat geen fraude is, maar iets anders. Wij zoeken al naar een instrument om dat andere deel op te lossen. De verordening die nu voorligt om het markttoezicht te gaan versterken, is een heel goed instrument van de Europese Commissie, maar daarmee hebben we pas een deel te pakken. Het mooiste zou zijn als we ook artikel 5.2 kunnen repareren om de uitzonderingen er zo veel mogelijk en zo snel mogelijk uit te krijgen én een stimulans in te bouwen om schoner en beter te worden. Uiteindelijk is het bronbeleid altijd veel interessanter om aan te werken.

De **voorzitter**:
Mevrouw van Veldhoven, uw laatste interruptie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter, ik had al gewaarschuwd dat ik misschien van uw flexibiliteit gebruik zou gaan maken. Maar wie weet, misschien kom ik er hiermee wel.

Ik ben blij met wat de minister als laatste zegt over wat ze in de tussentijd wil doen om, gelet op de aanpassing van de verordening, het enorme gapende gat in de wet zo klein mogelijk te maken. Daar hebben we uiteindelijk allemaal belang bij. Mijn vraag gaat over de toekomstsituatie. Lidstaten zullen in de toekomst op basis van hun typegoedkeuring zaken moeten constateren en vervolgens boetes moeten opleggen. Het hele probleem hierbij was natuurlijk dat men in Duitsland ook best wel wist dat de uitstoot van die auto's veel hoger lag maar dat men er niks mee deed. Wij wisten het ook, maar wij konden er niks mee. De Europese Commissie kan straks aan Duitsland een boete opleggen. Maar als de Europese Commissie dat zelf niet kan onderzoeken, hoe komen we er dan achter dat er zo'n afwijking is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De testen die worden gedaan door de RDW of in Duitsland door de KBA moeten straks meer gestandaardiseerd worden. Dat zegt de Commissie ook: we willen standaardiseren, we willen accrediteren, we willen onafhankelijke technische diensten hebben. Iedereen moet dus voldoen aan die informatieplicht. Doordat ook andere lidstaten naar een bepaalde hoeveelheid merken kunnen gaan kijken, heb je toezicht. Je had ook kunnen zeggen: dat doen niet andere lidstaten, maar we laten dat door een nieuwe organisatie doen. Volgens mij is het het handigst om gebruik te maken van de instanties van de lidstaten. De RDW onderwerpt nu al een heleboel merken aan testen naar aanleiding van de Volkswagen-discussie. Op een x-aantal merken, die van de KBA de typegoedkeuring hebben gekregen, kan de RDW in de toekomst een test doen. Daarmee heb je al die check; dit in antwoord op de vraag van mevrouw Van Veldhoven hoe de Europese Commissie dat dan kan zien. Als vervolgens blijkt dat de KBA of Duitsland daar niets mee doet, zou de Europese Commissie een boete kunnen uitdelen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dan vertrouw ik erop dat de Nederlandse instantie in Brussel aan de bel trekt over de in feite "legale fraude". Het gaat immers om een gat in de wet; het resultaat was dat de consument werd voorgelogen. Onze instantie moet dat dan in Brussel melden en de Europese Commissie legt vervolgens een boete op aan Duitsland. Heb ik dat zo goed begrepen? Het gaat immers om het volgende verschil. Wat merkt de consument in de praktijk en wat is er op basis van de wet toegestaan? Dat is de situatie waarmee we te maken hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daarom hebben we ook gezegd dat we nog niet het instrument hebben om dat probleem op te lossen. Dat vergt een aanpassing van artikel 5.2. Dat speelt nu niet, maar ik zou dat zelf graag in de Transportraad aan de orde willen stellen. Als dat in de agenda past, moeten we dat tegelijk ook in de Milieuraad en de Concurrentieraad aan de orde stellen. Ik verwacht dat andere landen dat ook willen doen. Ik proef bij een paar collega's dat ze vinden dat, wil je ooit van deze discussie af komen, je dit gat zult moeten dichten. Als we er uitkomen, doet zich dat niet meer voor en zal dat ook niet hetgeen zijn waarop je specifiek moet controleren. Echter, bij testen is er altijd wel een maas in de wet te vinden. Dat zul je altijd in de gaten moeten houden. Maar nogmaals: naast de RDW van een individueel land — die de typegoedkeuring doet en op zich al onafhankelijk zou moeten zijn — gaan dus ook de andere RDW's daar nog een keer naar kijken. Er is dus eigenlijk al sprake van dubbele controle.

De heer **Madlener** (PVV):
De minister zegt dat Nederland gaat inzetten op een snelle aanpassing van artikel 5.2. Heeft dat mogelijk ook betrekking op de CO_2-uitstoot?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Artikel 5.2 richt zich op NO_X, dus niet op CO_2. Dat heeft te maken met de testen die nu worden uitgevoerd; die zijn gericht op NO_X. Voor CO_2 is er een andere test, namelijk de WLTP, de Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedure. Die is volgens mij nu in de revisie. Als in de toekomst blijkt dat je daar dat soort dingen ook voor moet doen, dan kan dat, maar dat is nu even niet aan de orde. We hebben het nu even over de NOX-problematiek.

De heer **Madlener** (PVV):
Het gaat er natuurlijk om dat als daar door een nieuwe manier van testen andere uitslagen uit de bus komen, de fiscaliteit wijzigt omdat het kabinet belasting int op basis van CO_2-uitstoot. Maar goed, het gaat hier niet om CO_2-uitstoot, dus dat wordt op geen enkele manier een fiscaal verhaal. Mijn tweede vraag is in hoeverre consumenten verplicht worden om hun Volkswagen te laten aanpassen. Kan hierdoor het brandstofverbruik stijgen of kunnen de prestaties van de auto verminderen en, zo ja, wat gaat de minister dan voor die consumenten doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Kamerleden zijn zo nieuwsgierig dat ze iedere keer heel hard al door alle vragen heen willen. Deze vraag komt nog aan de orde. Ik sluit even de beantwoording van mevrouw Vissers vraag over de stok af. Er zit dus een stok in de Europese verordening, die het toezicht aanscherpt. Wij zouden graag een stok erbij maken. Dat is de aanpassing van artikel 5.2, waardoor fabrikanten gewoon niet meer die ruimte kunnen pakken en je aan de bronkant stimuleert om best practices leidend te laten zijn. Dat is mijn voornemen. We zitten dus echt nog in een beginfase. Ik moet daar nog handen voor op elkaar krijgen. Het is geen done deal, zeg ik er maar even bij. Als mevrouw Visser vraagt wat ik zou willen, dan is dat het.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Volgens mij is dit heel wezenlijk, ook in het debat over de vraag of je kunt optreden. De minister geeft een aantal mogelijkheden aan. Ik denk dat het goed is om dat toch nog een keer aan de Kamer te melden, inclusief wat dat voor de consequenties heeft. Wij willen inderdaad dat er kan worden opgetreden als men het overtreedt. De minister constateert dat met deze nieuwe verordening een deel wel kan en een deel niet. Ik heb daarin wensen en ik zie daarin mogelijkheden. Ik vind het heel goed om juist innovatie te belonen. Hoe kun je daar nou de markt in prikkelen? Ik denk dat het ook goed is om dat een keer op een rij te zetten, zodat de Kamer ook kan bekijken wat het betekent en er een oordeel over kan uitspreken. Ik denk dat dat de minister een extra steuntje in de rug kan geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat is zeker goed. Het is heel vers. Ik ben er zelf net mee bezig. Wij zijn nog niet eens klaar met de testen in Nederland. Ik zie natuurlijk wel een en ander bij collega's komen. De Duitsers en de Engelsen zijn bijna klaar. Dan zie je vanzelf dat er weer een volgende discussie komt. We hebben de Volkswagenfraude gehad, maar dan gaan we het weer hebben over de geconstateerde verschillen tussen de uitstoot in de praktijk en die in het laboratorium. Dan hebben we dat nog steeds niet goed beantwoord. Dat was voor mij de reden om al voor we in Nederland überhaupt de uitslagen van testen binnenkrijgen, te bekijken wat we zouden kunnen doen, zodat we geen tijd verliezen. Ik moet dat dus nog voorbereiden met mijn collega's. Ik moet daar vrienden voor zien te vinden in Europa. Dat zal ik ook doen. Ik zal dat voorstel uitschrijven voor de Kamer wanneer ik de inzet voor de Transportraad aan de Kamer voorleg. Dan kan zij die inzet beoordelen en bekijken of zij vindt dat ver genoeg vindt gaan.

De heer Madlener maakt zich zorgen over de aanpassing van de Volvo's, pardon, ik bedoel Volkswagens. Hij vroeg of je kunt kiezen om aan de recall mee te doen of niet en of de ACM daarbij betrokken is. De consumenten doen in Nederland meestal heel goed mee aan een recall. Meestal doet zo'n 80% mee. In dit geval is het echter de vraag of men meedoet. Vaak heeft het met veiligheid te maken en wil men zijn rem wel vervangen hebben als die het niet doet. In dit geval is het de vraag en weten we het niet van tevoren. Er is geen verplichting, dus de consument is niet verplicht. Hij hoeft dus niet de dupe te worden van die recall inzake de softwareaanpassing. Die verplichting is er wel voor de fabrikant en de importeur. Zij moeten wel iedereen oproepen. Zij zullen proberen om zo veel mogelijk partijen zo ver te krijgen om hun auto aan te passen, maar de consument mag dat zelf weten. Iedere consument kan een klacht indienen bij de Autoriteit Consument & Markt. Dat is in principe niet aan de overheid, maar direct aan de consument. Zo werkt het systeem.

De heer Madlener zei gehoord te hebben dat de auto's slechter zouden presteren. Volkswagen verklaart zelf dat er geen negatieve gevolgen zijn voor brandstofverbruik, CO_2-uitstoot, geluid, motorvermogen en motorkoppel, dat van belang is voor de caravantrekkers. Het KBA, de toetsende instantie, heeft tot nu toe geen afwijkingen geconstateerd. Als het KBA wel afwijkingen constateert — deze instantie moet precies hierop toezien — is deze verplicht om die te melden aan de RDW en alle andere typegoedkeuringsinstanties van andere landen. Ik weet niet waar het verhaal van de heer Madlener vandaan komt. Volkswagen zelf verklaart dat er geen negatief effect is en het KBA geeft aan dat het niet heeft kunnen constateren dat er een afwijking is.

De **voorzitter**:
Mijnheer Madlener, uw laatste interruptie.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb er nog twee, voorzitter. Ik heb twee halve interrupties verbruikt.

De **voorzitter**:
Wij hebben het strikt bijgehouden.

De heer **Madlener** (PVV):
Daarom juist!

De **voorzitter**:
We bezien het met milde ogen.

De heer **Madlener** (PVV):
Het antwoord van de minister maakt mij toch wel bezorgd. Consumenten zijn niet verplicht tot het opvolgen van een recall en het doen van aanpassingen, maar de importeurs zijn dat wel. Heel vaak gebeurt dat zonder dat je het weet. Een software-update kan tijdens iedere beurt in de garage worden gedaan. Dat weet een consument vaak niet. Mijn vraag is of er instemming vereist is. Moet echt de vraag gesteld worden aan de consument of hij die softwareaan-

passing wil? Zo ja, wordt de consument dan gewezen op de mogelijke nadelen ervan? Mijn informatie is dat het blad Auto, Motor und Sport — dat is een goed blad uit Duitsland — een test heeft gedaan met het eerste model met een 2.0 TDI-motor van Volkswagen waarbij die aanpassing gedaan is. Daarbij leidde dit tot een daadwerkelijk flink hoger verbruik. Dat is de enige test die ik heb kunnen vinden. Is de minister bereid om dit scherp in de gaten te houden en om de Autoriteit Consument & Markt te vragen, actief mee te kijken of de consument niet de dupe wordt van de software-aanpassing en of de aanpassing met uitdrukkelijke instemming van de consumenten plaatsvindt? Als er inderdaad een hoger verbruik optreedt of er andere nadelen zijn, moet de consument daarvoor gecompenseerd worden. Ik vind dat de minister dan een taak heeft om het consumentenbelang te beschermen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zei net al dat de prestaties van de Volkswagen niet afnemen door de software-update. Dat belooft de fabrikant in ieder geval. Het KBA heeft dat getest bij meerdere modellen en heeft daarbij ook geconstateerd dat dit niet het geval is. Wij denken dat dit reëel is, omdat de soft- en hardware van deze auto's al jaren geleden zijn ontwikkeld. Er is heel veel mogelijk met nieuwe software, juist als het gaat om het realiseren van verbeteringen. Als wij een signaal krijgen, waaruit blijkt dat er sprake is van een verslechtering, dan houden wij dat natuurlijk in de gaten. De ACM moet echt door de consument ingeschakeld worden en niet door de overheid.

Op de vraag of er instemming nodig is voor een update, zal ik in de tweede termijn terugkomen. Dat weet ik nog niet. Voor de Tesla-update heeft immers ook niemand instemming gegeven. Ik kan mij ook niet herinneren dat toen ik mijn auto in de afgelopen jaren wegbracht, er expliciet gevraagd werd of ik het goedvond als het nieuwste model geïnstalleerd zou worden. Het zou dus heel goed kunnen dat dit niet expliciet aan de orde is. Het zou ook alleen maar een probleem zijn als de auto daarmee ook daadwerkelijk verslechtert. Uit alle signalen die ik krijg, blijkt dat de auto niet verslechtert. Ik wil dat echter graag in de gaten houden. Ik begrijp dat de heer Madlener een artikel heeft gelezen, dat is gebaseerd op één auto. Ik kan daar niets over zeggen, want ik ken het artikel niet. Ik zal het in de gaten houden, maar in principe is het uitgangspunt dat de auto er niet slechter van wordt, maar juist beter. Dat is het uitgangspunt.

De heer **Madlener** (PVV):
Als de auto er beter van wordt en het geen nadelen oplevert, dan zie ik ook niet wat het belang van de consument is. Het blad Auto Motor und Sport is echt een heel groot blad in Duitsland en de mensen daar zijn erg goed in dit soort testen. Zij hebben aangetoond dat het verbruik toch gestegen is. Naar aanleiding van mijn vraag daarover zal de minister dit vast gaan onderzoeken. De minister zegt toe dat zij het in de gaten zal houden. Ik zou van de minister graag op enige termijn, misschien nog voor het zomerreces, een briefje willen ontvangen, waarin zal staan dat zij dit echt heeft uitgezocht en dat daaruit is gebleken dat er geen verbruiksverhoging heeft plaatsgevonden. Ik zou dat op prijs stellen voor alle consumenten, die dat natuurlijk zelf niet vast kunnen stellen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
We moeten ons natuurlijk verlaten op datgene wat het KBA aan ons vertelt. Het KBA doet alle onderzoeken en die gaan wij niet overdoen. Misschien gaan we een extra onderzoek doen als het nieuwe systeem er is en als we de verordening gaan aannemen. Nu bestaat dat nog niet, dus ik moet mij op het KBA verlaten.

De heer Madlener weet ook dat als je één individuele auto neemt in één specifieke situatie, het brandstofverbruik totaal anders kan zijn dan op een andere plek het geval zou zijn. Ik weet niet hoe dat autoblad dat gedaan heeft, maar het kan natuurlijk heel goed dat dit overeenkomt met hetgeen waarover we het hier al de hele tijd hebben. Een auto heeft een totaal andere uitstoot als je ermee door de stad rijdt, dan als je ermee op de snelweg rijdt. Ik voel er zelf niets voor om op basis van dit ene geval een eigen onderzoek te doen, maar ik heb wel gezegd dat ik het in de gaten zal houden. Dat betekent dat ik nog een keer zal navragen bij mijn collega of er misschien signalen zijn, waaruit blijkt dat het slechter is geworden of dat dit juist niet het geval is. Ik kan het ook navragen bij de RDW, die dat weer bij zijn collega's kan navragen. Dat is echter iets anders dan zelf een onderzoek doen, want het is niet echt ons pakkie-an.

De **voorzitter**:
De heer Madlener vroeg of dat nog voor het zomerreces teruggekoppeld kan worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat kan altijd.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik zat net na te denken en ik vroeg mij af of we op deze manier niet heel naïef worden. De Duitse autoriteit constateert niet dat er softwarefraude gepleegd wordt, dat er sjoemelsoftware is en dat er een update komt van een automobielmerk, dat we vanavond al een paar keer hebben genoemd. De minister zegt vervolgens dat zij moet vertrouwen op deze Duitse autoriteit en op de automobielleverancier. Ik vind dat echt naïef. Mijn vraag in eerste termijn was of de overheid of de RDW nog eens gaat onderzoeken of die software-update daadwerkelijk doet wat beloofd wordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nogmaals, dat doet het KBA. Dan ga je er dus van uit dat andere typen goedkeuringsorganisaties het niet goed doen en de onze wel. Ze moeten dit allemaal goed doen en ze moeten het allemaal inzichtelijk maken. Die softwarefraude, om het zo maar te zeggen, was niet te detecteren. Zelfs de Amerikanen hebben het niet gevonden. Zij hebben op een gegeven moment gedreigd: we hebben iets ontdekt, we kunnen het niet helemaal plaatsen, dus ga maar met de billen bloot. Toen is Volkswagen er uiteindelijk zelf mee gekomen. Het is heel erg complex. Ik zou bijna zeggen dat je het het KWA haast niet kwalijk kunt nemen dat het dit niet heeft gezien. Die softwarefraude was specifiek voor de Amerikaanse markt, omdat daar strengere normen gelden.

Uiteindelijk zijn al onze typen goedkeuringsorganisaties na deze zaak extra alert. Het is hun eer te na om dingen niet te zien. Zij zijn er om te constateren, om onze regels te

beschermen, om het leefmilieu te beschermen en om het door te hebben als fabrikanten iets doen wat zij niet zouden mogen doen. Het KBA doet dit type goedkeuringen voor Volkswagen en doet dus ook opnieuw de goedkeuring als Volkswagen zijn gemanipuleerde product gaat vervangen door een beter product. Ik vind niet dat je kunt zeggen dat ze het, als ze het toen niet hebben gezien, nu ook wel niet goed zullen doen en dat de RDW het dan over moet doen. Dat zou hetzelfde zijn als wanneer de Duitsers het werk van de Nederlanders gaan overdoen omdat ze niet weten of het werkt. Volgens mij moet je dat zo niet doen. De oplossing zit 'm onder andere in het voorstel van de Commissie. Daarin wordt gesteld dat de autoriteiten hun werk moeten kunnen doen, maar dat we er ook voor moeten zorgen dat we een steekproef doen onder andere landen die ook een aantal auto's van die autoriteiten checken. Dat vind ik een heel mooie oplossing.

De heer **Geurts** (CDA):
Ik sta hier vanavond als volksvertegenwoordiger in het belang van de consument die dit overkomen is. Ik vind de antwoorden echt naïef. Ik heb daar geen ander woord voor. Ze hebben niets ontdekt. Je ziet in de praktijk dat de emissiewaarden veel hoger zijn dan opgegeven. Er wordt niet doorgezocht, ook niet in Nederland. Ik heb daar ook een vraag over gesteld in eerste termijn. Gaan we nu weer op de blauwe of bruine ogen van de Duitse RDW af? Gaan we gewoon geloven wat zij aan het doen zijn? Ik kan daar echt niet bij.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De staatssecretaris heeft de vraag of er is doorgezocht gewoon beantwoord. Nederland heeft als een van de eersten geconstateerd dat er verschillen zijn en dat ook aan de orde gesteld in Europees verband. Verschillende partijen weten ook wel waar dat aan ligt. We hebben namelijk regels die dat mogelijk maken omdat zij allerlei uitzonderingsposities toelaten. Daarom is er een verschil tussen de praktijk en het laboratorium. Dat komt dus niet omdat er heel geheime elementen in zitten, maar gewoon omdat de mogelijkheid er is. Gelukkig heeft Nederland er al in het verleden zelf voor gekozen om uit te gaan van reële emissies. Wij baseren ons dus niet op test- en rollerbankresultaten, maar gewoon op de reële uitstoot. Wij vinden zelf — volgens mij verschillen wij daarin ook niet van mening — dat ook voor alle andere merken moet gelden dat men ten eerste niet mag sjoemelen en ten tweede de ruimte die er is, gewoon moet weghalen. Dat stel ik voor met de aanpassing van 5.2. De Commissie stelt voor om de toetsing dubbel te doen door lidstaten te laten toezien. Volgens mij is er dus absoluut geen sprake van naïviteit, maar worden de mazen die er op dit moment waren, gedicht.

De **voorzitter**:
Helder. Dan krijgt mevrouw Van Tongeren nu gelegenheid tot een derde interruptie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
In vervolg op de vragen van mijn collega van het CDA vraag ik mij het volgende af. Zowel in Amerika, waar dit schandaal aan het rollen kwam, als in Europa is er door een milieuclub met onderbouwing hiervoor gewaarschuwd, al heel vroeg. In Europa gebeurde dat in 2006. Zou het in het vervolg niet verstandig zijn om dit soort signalen van milieuorganisaties toch net iets serieuzer te nemen? De minister zei net dat het KBA dit niet kon detecteren. Toen kwam er een heel duidelijk onderbouwd signaal van een milieuorganisatie; je zou het eigenlijk een klokkenluidersregeling kunnen noemen. Daar wordt uiteindelijk in Amerika wel op geacteerd. Daar stelde men dat toen vast en Volkswagen gaf het ook toe. Voor zover ik weet, is er in Europa met het signaal van die milieuorganisatie in 2006 weinig gedaan. Het verleden kunnen wij niet meer veranderen, maar de toekomst wel. Zou de minister ervoor zijn om dat soort signalen in de toekomst serieuzer te betrekken bij onderzoeksprogramma's?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Volgens mij gaf ik net hetzelfde antwoord aan de heer Geurts. De staatssecretaris heeft net gezegd dat Nederland er wel mee aan de slag is gegaan. Nederland heeft als een van de eerste landen geconstateerd dat er verschil is tussen de werkelijke emissie en de emissie op de testfaciliteiten. Wij hebben dat ook in Europees verband aangesneden en voorgesteld om over te gaan op Real Driving Emissions-tests. Daar gaat het uiteindelijk om. Dat is het enige wat je wilt. Het is helemaal niet interessant wat er allemaal gebeurt op de rollerbanken of in een testlaboratorium. Laat ze dat vooral zelf gebruiken voor hun eigen testen. Als beleidsmakers willen wij weten wat de werkelijke uitstoot is. Daar heeft Nederland voor gepleit. Helaas heb je soms een ongeval of een crisis nodig om het ook gedaan te krijgen. Toen het er kwam, heeft Nederland ook nog voor de strengste en snelste variant gepleit. Nederland is daar dus zeker mee aan slag gegaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik weet niet of de minister mij bewust of onbewust verkeerd begrijpt. Ik heb het over de onthulling dat Volkswagen bewust gefraudeerd heeft. De eerste aanwijzingen daarvoor in Amerika kwamen van een milieuorganisatie. Vervolgens is men dat gaan testen en daarna heeft Volkswagen het toegegeven. In Europa waarschuwde een milieuorganisatie er al in 2006 voor dat niet alleen de uitstoot in zijn algemeenheid te hoog was in vergelijking met de test, maar ook specifieker dat dit alleen maar kon met software. Vervolgens heeft TNO dat op enig moment heel verhuld ook wel vastgesteld, maar daar is geen zichtbare reactie op gekomen van onze regering. Ik zei al dat wij het verleden niet meer kunnen veranderen. Maar tussen 2006 en 2016 zit een behoorlijk tijdsverloop. Zouden wij een volgende keer niet dit soort klokkenluidersgeluiden van milieuorganisaties serieuzer moeten nemen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik denk dat we klokkenluidersgeluiden altijd serieus moeten nemen. Ik ken het onderzoek uit 2006 van een milieuorganisatie inderdaad niet. Ik ging ervan uit dat het ging over de verschillen, maar mevrouw Van Tongeren zegt dat het specifiek over Volkswagen ging. Ik ken het onderzoek niet. Ik weet ook niet wat er toen mee gedaan is. Mevrouw Van Tongeren heeft het over de toekomst. Wij moeten altijd alert zijn, maar het beste is nog om ervoor te zorgen dat onze regelgeving gewoon geen ruimte voor dit soort dingen

laat. Dat is eigenlijk het voorstel dat ik net probeerde te doen.

De **voorzitter**:
Een interruptie van de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
Nog even op hetzelfde punt. Het is wel een schandaal wat hier gebeurt. De CEO van Volkswagen is met de staart tussen de benen verdwenen, maar het debat gaat nu heel erg de techniek in en verwatert tot een artikel uit een richtlijn dat mazen in de wet biedt aan de autoverkopers. Ik vraag de minister of zij het eigenlijk een broodje aap vindt en of wij het artikel niet gewoon moeten aanpassen en dan klaar zijn. Dat is niet hoe de publieke opinie over deze hele kwestie is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik denk er zelf ook absoluut niet zo over. Ik ben mijn betoog begonnen met de uitspraak dat wij fraude ook verwerpen en vinden dat het niet moet kunnen en dat, als het gebeurt, het bestraft moet worden. Die discussie is hier al enige tijd geleden gevoerd. Ik heb er al een paar keer over gesproken, zowel in AO's als in andere Kamerdebatten. Ik ben het helemaal met u eens dat er fraude is gepleegd en dat dat een slechte zaak is. Alleen zijn wij nu weer een stap verder. Volgens mij staan wij hier ook omdat er nu voorstellen liggen vanuit de Europese Commissie om het toezicht en de handhaving te verstevigen en te versterken. Ik hoor heel graag wat de Kamer daarvan vindt. Wij zeggen wat wij ervan vinden. Daarnaast doe ik nu zelf nog een voorstel om te kijken of wij artikel 5.2 kunnen aanpassen. Wij hebben al een oplossing bedacht in de tussentijd, de Real Driving Emissions- test, dus een echte praktijktest. Wij hebben nu een oplossing vanuit de Commissie voor de handhaving en het toezicht. Er zit nog steeds een gat en dat gaat niet over de fraude, maar over al die andere merken die afwijken. Ik zou dat graag ook willen dichten, voor zover dat tot de mogelijkheden behoort. Daarom spreken wij er nu over. Wij proberen niet alleen te roepen dat het schandelijk is, maar proberen ook alvast een oplossing te bedenken.

De **voorzitter**:
Een vervolgvraag van de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
Hebben we dan ook niet ontzettend zitten pitten? Ik heb in het begin van mijn betoog gesproken over de Programmatische Aanpak Stikstof. Ik weet niet of de minister daarover nog gaat spreken. In feite heb je de varkens van de heer Geurts en de industrie benadeeld door het verkeer frauduleuze stikstof toe te kennen en niet de stikstof die het eigenlijk geacht wordt uit te stoten. Dat is toch zo?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nee, dat is niet zo. Dat is het mooie. Nederland heeft er altijd voor gekozen om het beleid, of dat nu gaat om het snelheidsbeleid of hoeveel snelwegen je aanlegt of andere dingen zoals PAS, te baseren op reële emissies. De PAS en het NSL gaan uit van emissiefactoren die door TNO en RIVM worden ontwikkeld. Daarbij wordt gebruikgemaakt van gegevens uit praktijkmetingen en niet uit testmetingen. Daardoor hebben wij ons zelf nooit rijk gerekend. Wij hebben niet gedacht: de brochure zegt dat wij maar zoveel uitstoten, dan kunnen wij de snelheid nog wel verhogen, een weg aanleggen, een varkensstal erbij bouwen of wat industrie uitbreiden. Dat hebben wij nooit gedaan. Wij zijn uitgegaan van de reële emissies. Daardoor hebben wij op dat punt gelukkig geen probleem. Het enige waar Nederland dacht een probleem te hebben, was hoe wij het fiscaal geregeld hadden. De staatssecretaris van Financiën heeft gezegd dat het beperkt wordt tot een kleinere groep auto's. Dan blijft over wat je er ethisch van vindt. Dat is het morele debat en daarover hebben wij ons al vele malen expliciet uitgesproken. Volgens mij verschillen partijen in deze Kamer daarover niet van mening.

De **voorzitter**:
De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In de PAS en het NSL is daarmee dus rekening gehouden. Ook de 130 km/u kwam nog aan de orde. De staatssecretaris heeft daar iets over gezegd, maar ook bij de doorrekening van de luchtkwaliteit worden de emissies goed meegenomen, zowel de rijsnelheid als de mate waarin wordt opgetrokken bij rijden op de snelweg. Als de emissies bij een hogere snelheid meer dan evenredig toenemen, wordt ook dat in de rekenmodellen verwerkt. Volgens mij is daarover gisteren een uitgebreide brief gestuurd.

De heer Smaling heeft gevraagd of er sancties zijn opgelegd met betrekking tot typegoedkeuring van onderdelen van auto's. Nee, want de RDW of het Duitse KBA heeft bij andere auto's geen fraude ontdekt. Er is dus ook geen sanctie mogelijk. Er lopen nu wel testen. De Duitsers en Engelsen zijn bijna klaar en wij zijn daar ergens in juni mee klaar. Het kan zijn dat er nog wel iets van fraude naar boven komt, maar tot nu toe nog niet. De typegoedkeuring kun je alleen intrekken als ook aangetoond wordt dat er sprake is van ernstig risico, bijvoorbeeld dat de veiligheid in het geding is. Dat is meestal niet aan de orde. Maar goed, we zullen even moeten afwachten wat die testen doen. RDW heeft voor 22 autofabrikanten een typegoedkeuring voor de emissies van lichte dieselvoertuigen afgegeven. Dat zijn auto's uit allerlei landen waarvoor wij de typegoedkeuring doen.

We hebben in oktober vorig jaar naar aanleiding van deze kwestie aan de fabrikanten gevraagd of zij ook defeat devices hebben gebruikt. Toen hebben zij natuurlijk allemaal netjes geantwoord dat zij geen defeat devices hadden gebruikt net als Volkswagen. Ik vond dat juridisch wel heel keurig gevonden. Dan vraag je je af: wat dan wel. Om die reden wordt er dieper gekeken. We doen een aantal praktijktesten of er verdachte verschillen zijn tussen uitstoot op de rollenbank en op de weg. De resultaten daarvan kunnen ertoe leiden dat we vervolgonderzoek doen. De testen worden nog gestart, want dat moet via een aanbesteding, zoals altijd bij dit soort dingen. Medio 2016, in juni of juli, is dat afgerond, denk ik. Dan zullen we de Kamer informeren over de resultaten en de vervolgstappen.

De laatste vraag gaat over de terugroepactie van 160.000 auto's. Wordt die software slechts afgevinkt door RDW of echt getest, vroeg de heer Geurts. De verantwoordelijkheid voor de recall om dat te herstellen ligt bij het KBA, omdat deze destijds ook de typegoedkeuring heeft verleend. Het KBA heeft vastgesteld dat de motorvoertuigen weer voldoen aan de Europese eisen door de technische oplossing die Volkswagen heeft aangedragen. Er is geen reden om dat in twijfel te trekken. Het behoort tot de bevoegdheden van het KBA om dat te doen, zoals ik al zei. Zij zullen dat ongetwijfeld goed doen, want zij zullen er ook inzicht in moeten geven en iedereen zit bovenop deze zaak. Mochten wij constateren dat er toch afwijkingen zijn, dan zullen wij dat natuurlijk melden en inzichtelijk maken.

Recapitulerend, het gaat om drie zaken bij de discussie over de fraude en de afwijkingen. We hebben voor de toekomst een Real Driving Emissions-test afgesproken. Dat gaat helpen om het in heel Europa over werkelijke uitstoot te hebben en om deze te kunnen laten zien. Het tweede punt is dat we handhaving en toezicht gaan versterken. Daarvoor heb ik een aantal voorstellen genoemd. Het derde punt is dat ik wil kijken of we in de tussentijd artikel 5.2 kunnen aanpassen, zodat er ook een stimulerend effect in komt om best practices en de nieuwste technologie een rol te geven. Daarbij zit ik pas helemaal aan het begin, want dat moet ik gaan voorstellen aan collega's. Ik hoop dat dit gaat werken.

De **voorzitter**:
Een interruptie van de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
Nog eentje dan. Hoe komt het dat de Amerikanen hier vol op inzetten en wij helemaal niet? Eigenlijk alleen Nederland. Alle andere lidstaten liggen er ook niet wakker van dat die real driving emissions-test pas in 2021 wordt ingevoerd. Waar komt dat door?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In Amerika hebben ze een andere norm, die vele malen lager ligt. Nu moet ik gaan bedenken wat de redenen waren van Volkswagen om dit te doen. Dit is waarschijnlijk de reden geweest om die software te installeren. Als je kijkt naar de Europese eisen, hadden zij dat helemaal niet hoeven te doen. Zij hadden dezelfde ruimte kunnen nemen als andere automerken hebben. Daar is het gezien omdat de norm veel lager ligt en zij er veel strikter op zaten. Waarom Volkswagen zoiets doet, weet ik niet.

In Europa zijn we het erover eens dat er geen fraude mag zijn en dat de testen zo reëel mogelijk moeten zijn. Daarover is geen verschil van mening. Er is hoogstens een verschil tussen Europese landen over de snelheid waarmee je wat moet doen. Het ene land wil dat sneller. Dat willen wij. Wij hebben daar ook belang bij, omdat wij een vol land zijn, zoals ik altijd zeg. Als je wilt groeien en bewegen, moet je ervoor zorgen dat je de emissies zo laag mogelijk houdt. Wij hebben er altijd belang bij om dat te stimuleren omdat we in beweging willen blijven. Voor andere landen speelt dat minder. Zij hebben misschien een grotere automobielindustrie, die zegt: we willen wel maar kunnen niet zo snel, dus wilt u er niet al te hard voor pleiten, beste minister. Er kunnen verschillen zijn; daar kan ik niet in treden. Ik kan alleen maar zeggen wat wij doen namens onszelf en namens de Kamer en waar zij ons toe oproept.

De heer **Smaling** (SP):
Maar hangen wij als Kamer dan te snel in de gordijnen of slaan jullie de verkeerde toon aan tegen je collega's in Brussel? Nederland is blijkbaar een uitzondering binnen het conglomeraat van 28 landen. Dat verbaast me, gezien de aandacht die het hier in de media heeft gekregen.

De **voorzitter**:
Een afrondend moment van reflectie door de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Volgens mij heeft men in andere parlementen ook in de gordijnen gehangen, in het ene land misschien meer dan in het andere. Wij hebben er wel extra belang bij om onze uitstoot zo laag mogelijk te houden. Wij hebben ook een moeilijk land. Het is heel dichtbevolkt. Industrie, wegen, mensen: alles zit dicht bij elkaar. In Zweden, waar men schone lucht ook altijd heel erg stimuleert, heb je simplistisch gezegd een dorp, een uur niks en weer een dorp. Daar gaat het iets gemakkelijker. Het kan best zijn dat er daarom daar minder urgentie is om er iets mee te doen. Wij voelen die urgentie en willen het ook heel graag doen, zodanig dat het reëel en kosteneffectief gebeurt, want je kunt geen dingen verbieden die je niet waar kunt maken. Maar wij hadden een beetje meer ambitie gewild en hebben daar ook voor gepleit.

De **voorzitter**:
Daarmee zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn van de regering. Ik stel voor dat wij gelijk doorgaan met de tweede termijn. Daarin hebt u allen twee minuten spreektijd. Dat is, om misverstanden te voorkomen, inclusief het indienen van uw moties. Ik geef graag aan mevrouw Van Veldhoven de gelegenheid als eerste het woord te voeren. Zij spreekt namens D66.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Dan ga ik heel snel voorlezen, want ik wilde eigenlijk nog wat complimenten maken en daar is anders geen tijd meer voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vanaf 2017 de Real Driving Emission test (RDE-test) voor de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) breed wordt toegepast;

overwegende dat volledige openbaarheid en transparantie van de testresultaten zal leiden tot betere testen;

verzoekt de regering, in Europees verband te pleiten voor volledige openbaarheid en transparantie van de resultaten

van de RDE-testen en de Kamer hierover nog dit jaar te informeren;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat de klant zo spoedig mogelijk weet wat een auto daadwerkelijk uitstoot, bijvoorbeeld op basis van de testresultaten van TNO, en ervoor te zorgen dat deze informatie gemakkelijk toegankelijk wordt, bijvoorbeeld door deze informatie toe te voegen aan reclame-uitingen zoals in showrooms,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 181 (31209).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de interne markt, de gezondheid en het milieu gebaat zijn bij de uniforme toepassing en handhaving van een nieuwe Europese praktijktest, zodat tijdig ingegrepen kan worden wanneer er een vermoeden van fraude bestaat;

verzoekt de regering, in Europees verband te pleiten voor adequaat toezicht en adequate handhaving op Europees niveau, bijvoorbeeld door middels steekproeven de werkelijke uitstoot te meten na goedkeuring, en door het mogelijk te maken dat nationale typegoedkeuringsinstanties en/of lidstaten onregelmatigheden aan kunnen dragen, ook over auto's die in een ander land zijn goedgekeurd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Geurts, Hoogland en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 182 (31209).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat niet alleen op het gebied van stikstofoxiden (NO_x) maar ook op het gebied van CO_2-uitstoot c.q. brandstofverbruik er verschillen bestaan tussen de prestaties van auto's in de testsituatie en de prestaties in de praktijk;

overwegende dat er in 2017 weliswaar een nieuwe testprocedure (WLTP) voor CO_2-uitstoot wordt ingevoerd, maar dat dit geen praktijktest betreft;

verzoekt de regering, te pleiten voor de ontwikkeling van een Real Driving Emission test (RDE-test) voor CO_2-uitstoot c.q. brandstofverbruik,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 183 (31209).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik heb toch nog een halve minuut voor een paar losse opmerkingen en complimenten. Ik ben erg blij dat de minister van plan is om artikel 5.2, dat grote gat in de wet, aan te passen. Pas als we een legale overschrijding van de norm weten te beperken tot de situaties waarin het echt niet anders kan, dan komen we dichter bij het werkelijke gebruik. Dan komen we hopelijk ook in de situatie dat de glossy brochures echt kloppen met wat er werkelijk wordt gebruikt.

Ik heb een laatste vraag. De RDW's kunnen elkaar gaan peerreviewen in het nieuwe voorstel. Kunnen zij dan ook misstanden anoniem melden bij de Europese Commissie, zodat er op geen enkele manier politieke druk kan ontstaan om niet te acteren op de overschrijdingen die in een bepaald land gesignaleerd worden? Kan de Commissie die signalen dan ook opvolgen via bijvoorbeeld handhavingsvoorstellen die zij zelf nu in haar voorstel heeft vervat? Want anoniem melden vanuit een andere lidstaat of een andere typegoedkeuringsinstantie is voor de werkelijke werking in de praktijk volgens mij essentieel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De complimenten worden overgebracht.

Het woord is aan de heer Hoogland namens de PvdA-fractie.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Op één punt — daarover gaat een motie die wij reeds hebben ingediend — hebben wij een verschil van mening met de minister en dat gaat over de vraag of er Europees ook testen zouden moeten kunnen plaatsvinden. Dat punt blijft dus toch even in lucht hangen.

Dan dien ik nog twee moties in. De eerste gaat over de toegankelijkheid van software, en is meeondertekend door mevrouw Van Tongeren, die hier ook al langer voor pleit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de fraude met uitstoot van dieselauto's is gepleegd door het toepassen van misleidende software;

overwegende dat door openbaarheid van de software van deze auto's eventuele misstanden sneller aan het licht zullen komen;

overwegende dat belangrijke autofabrikanten reeds zijn overgegaan tot het openbaar maken van (delen van) de toegepaste software;

verzoekt de regering, in Europees verband te bezien hoe software voor meer partijen (de verschillende typegoedkeuringsinstanties, de technische diensten, aangewezen technische universiteiten, et cetera) toegankelijk kan worden gemaakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 184 (31209).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de onderhandelingen over de uitwerking van de RDE-test in een finale fase zijn beland;

overwegende dat de effectiviteit van de RDE-test grotendeels bepaald zal worden door de uitwerking van de laatste details;

verzoekt de regering, TNO een sterkte-zwakteanalyse van de volledig uitgewerkte RDE-test te laten uitvoeren en de resultaten hiervan voorafgaand aan de definitieve besluitvorming in de Raad van Ministers aan de Tweede Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 185 (31209).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorts wil ik de bewindslieden bedanken voor hun beantwoording. Op een aantal punten heeft dat behoorlijk wat helderheid gegeven omtrent de problematiek. In de eerste termijn was ik sceptisch, maar nu wil ik graag kwijt dat er in Nederland ook namens het kabinet een aantal stappen in de goede richting zijn gezet.

☐

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij alle verbrandingsmotoren verschillen zijn tussen testemissies en praktijkemissies;

overwegende dat de nieuwe realistische testen nog geruime tijd op zich laten wachten;

overwegende dat consumenten dus nog niet beschikken over betrouwbare informatie met betrekking tot brandstofverbruik;

verzoekt de regering om autofabrikanten te verplichten praktijkinformatie over brandstofverbruik beschikbaar te stellen aan consumenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 186 (31209).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Volkswagen heeft aangekondigd de milieusubsidies terug te betalen;

overwegende dat dit geld bedoeld was voor het bevorderen van duurzame mobiliteit;

verzoekt de regering om de door autofabrikanten terugbetaalde milieusubsidies in te zetten voor het bevorderen van schoon vervoer en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 187 (31209).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een groeiend aantal autofabrikanten, zoals BMW, Hyundai en Kia, inzet op schoon vervoer;

overwegende dat bijvoorbeeld Tesla heeft aangegeven een Europese fabriek en distributiecentrum te willen openen;

overwegende dat deze ontwikkeling kansen biedt voor het Nederlands bedrijfsleven en de werkgelegenheid;

verzoekt de regering om zich (maximaal) in te spannen voor een goed vestigingsklimaat om meer bedrijvigheid en werkgelegenheid op het gebied van schoon vervoer naar Nederland te halen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 188 (31209).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dan wil ik de bewindslieden ook een compliment maken voor het voortvarend oppakken van de uitvoering van een aantal van de moties.

Mijn laatste punt — maar wellicht hoort dat ook meer bij een ander debat — gaat over de motie die uitspreekt dat in de topsectoren Energie, Hightech systemen en materialen en Logistiek meer aandacht komt voor elektrische en zelfrijdende voertuigen. De minister heeft daar grote interesse in en ik hoop dat we dat daadwerkelijk kunnen bewerkstelligen en ook die werkgelegenheid naar Nederland kunnen brengen.

☐

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de politie is vrijgesteld van mrb en teruggaaf krijgt van bpm waardoor de politie via de autobelastingen geen prikkel heeft om te kiezen voor schonere voertuigen;

overwegende dat er geen reden is voor deze vrijstelling en teruggaaf en dat de politie voor deze lasten ook buiten de fiscaliteit om kan worden gecompenseerd;

verzoekt de regering, uiterlijk op Prinsjesdag 2016 een voorstel naar de Kamer te sturen voor het opheffen van de vrijstelling van mrb en de teruggaaf van bpm voor de politie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 189 (31209).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NEDC (New European Driving Cycle) testprocedure wordt vervangen door de WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) en dat dit is bedoeld om het verschil tussen praktijkverbruik en fabrieksopgave te beperken;

overwegende dat dit niet mag leiden tot het uithollen van CO_2-normen;

overwegende dat er één autogroep is die een test heeft ontwikkeld om CO_2-emissies in de praktijk te toetsen, die ook publiek beschikbaar worden gemaakt;

verzoekt de regering, bij de omzetting van CO_2-normen naar WLTP in te zetten op een conversiefactor zo dicht mogelijk bij 0 en niet akkoord te gaan met een omzetting waarbij de CO_2-normen worden afgezwakt;

verzoekt de regering tevens, de Nederlandse auto-importeurs op te roepen zich aan te sluiten bij initiatieven die testen op CO_2 in de praktijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 190 (31209).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er veel onvrede is over het Europese akkoord over de RDE-testprocedure voor NO_x waarbij voor alle nieuwe voertuigen vanaf 1 januari 2021 een hoge conformiteitsfactor van 1,5 geldt, waardoor nog jarenlang de uitstootnormen kunnen worden overschreden;

overwegende dat deze factor door de Europese Commissie niet wordt uitgelegd als een soepeler norm voor de praktijk, maar als een onzekerheidsmarge vanwege onder andere de onnauwkeurigheid in de mobiele meetapparatuur welke jaarlijks zal worden geëvalueerd en zo nodig aangescherpt aan de stand van de voortgang van de meettechnologie;

verzoekt de regering, zich maximaal in te spannen voor het minimaliseren van onnauwkeurigheden door verbetering van de mobiele meetapparatuur, bij te dragen aan onderzoeken hiernaar en onderzoeksresultaten in te dienen bij de Europese Commissie teneinde zo snel mogelijk de conformiteitsfactor voor NO_x te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 191 (31209).

De heer **Geurts** (CDA):
Voorzitter. Ik zat net na te denken wat er bij mij is blijven hangen van dit debat. Ik dank de staatssecretarissen en de minister overigens voor de beantwoording. Wat bleef hangen, is dat de auto-industrie zegt dat een hoge uitstoot ter bescherming is van de motor, dat er fraude is gepleegd maar dat de aanpak daarvan heel moeilijk is en dat het kabinet nu is gericht op de toekomst en de gaten probeert te dichten die in het verleden zijn gevallen. Maar — en dan komen we bij het punt — de consument wordt getroffen. De gevolgen van een aanpassing van het motormanagement zijn totaal onbekend. Als ik daarover nadenk met mijn boerenverstand, dan denk ik: of het verbruik wordt hoger, of het vermogen wordt minder. Het is het een of het ander. Dat wordt dan door de Duitsers gedaan, die de manipulatie niet hebben ontdekt. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het kader van typegoedkeuring van motorvoertuigen het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen verminderen niet is toegestaan;

overwegende dat een buitenlandse keuringsinstantie auto's heeft goedgekeurd die hier niet aan voldoen en dezelfde buitenlandse keuringsinstantie nu de technische oplossing keurt;

verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat de technische oplossing niet alleen gemonitord wordt, maar ook onderzocht en gecontroleerd wordt op doelmatigheid en vergeleken wordt met het eerder functioneren van het voertuig;

verzoekt de regering tevens, de uitkomsten hiervan zo snel mogelijk openbaar te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Geurts en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 192 (31209).

De heer **Geurts** (CDA):
Ik wens u een prettige avond, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik wens u dat wederzijds, mijnheer Geurts.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik kan het eigenlijk niet beter verwoorden dan de heer Geurts zonet. Ik zit met hetzelfde gevoel. Enerzijds was er een heel heldere uitleg in korte tijd van de bewindslieden; mijn complimenten daarvoor. Anderzijds is er het gevoel dat iets wat veel impact heeft gehad in de publieke opinie en wat echt een schandaal kan en moet worden genoemd, toch wordt teruggebracht tot een artikel in een richtlijn die de autofabrikant blijkbaar de mogelijkheid geeft om op deze manier zijn auto's te vermarkten. Dat vind ik heel droevig en heel slecht ten opzichte van de bevolking. Het is ook een slecht voorbeeld van de wijze waarop de dingen in Europa blijkbaar geregeld zijn. Het is natuurlijk bekend dat grote autofabrikanten een godsvermogen uitgeven aan lobbyactiviteiten in Brussel. Dat zal hier ongetwijfeld ook gebeurd zijn. Vandaar mijn motie, die wel lijkt op die van de heer Geurts maar iets baldadiger is qua toonzetting.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de dieselfraude vele malen meer NO_x is uitgestoten dan werd aangenomen op basis van hetgeen in de verkoopglossy's wordt gemeld;

constaterende dat door onvolkomenheden in EU-regelgeving Nederland niet bij machte is zelf eisen te stellen aan de import van auto's;

van mening dat de Nederlandse bevolking na dit schandaal recht heeft op een effectieve aanpak om schone lucht te bevorderen;

verzoekt de regering, te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om nieuwe auto's waarvan vast is komen te staan dat ze vervuilender zijn dan ze lijken op basis van de verkooppraatjes, van de Nederlandse markt te weren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 193 (31209).

De heer **Smaling** (SP):
Ik schenk mijn resterende 26 seconden aan u, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank voor deze milde gave, mijnheer Smaling.

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Wat bij mij is blijven hangen, is dat Nederland het drukste land van Europa is en dat we daar ook heel veel last van hebben. Het wordt ook steeds drukker, wat ik ook jammer vind. Maar goed, daar gaat dit debat niet over.

Nederland is niet alleen het drukste land van Europa, maar ook het land dat de auto het meest belast. Bij ons is de auto echt de melkkoe van deze regering. We moeten daarom ook uitkijken dat al die kostprijsverhogende milieueisen niet leiden tot onbetaalbare auto's. Door die hoge lasten in Nederland rijden wij in een relatief verouderd wagenpark. Het kabinet zegt milieu hoog in het vaandel te hebben, maar de melkkoe is net iets belangrijker dan het milieu. Dat vind ik jammer.

Ik heb mijn zorgen geuit over de Volkswagenrijders. De Volkswagens krijgen een update. We horen zo van de minister of die update verplicht is of niet, maar we weten niet wat de consequenties zijn voor de mensen die het betreft. Ik heb een goed artikel aangehaald waaruit blijkt dat het verbruik omhooggaat. Ik vind dat mensen dat van tevoren moeten weten. Ik vind ook dat Volkswagen die consumenten tegemoet moet komen. Ik wil daarom een positief advies geven over de motie-Geurts/Van Veldhoven op stuk nr. 192. Ik heb zelf geen motie, maar er zijn genoeg moties ingediend. Wij zullen de moties beoordelen aan de hand van de eventuele gevolgen voor de kosten van de automobiliteit in Nederland.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Het debat ging vooral over de vragen: hadden we dit kunnen weten, hebben we adequaat opgetreden en kunnen we dit in de toekomst voorkomen? In mijn eerste termijn was er veel discussie over de vraag wat wel en niet strafbaar was. Ik ben blij dat de staatssecretaris daar onder de noemer "smoking gun" helderheid over heeft gegeven en dat ook de minister vooral naar de toekomst heeft gekeken. In dat kader dien ik een motie in. Ik ben vooral benieuwd naar de reactie van de minister hierop. Wellicht kunnen we tot elkaar komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met de nieuwe Europese verordening (2016/427), inclusief de RDE-test, de handhavingsmogelijkheden om in te grijpen bij fraude worden verbeterd;

constaterende dat er mogelijk nog een lacune zit in artikel 5.2 van deze verordening;

verzoekt de regering om eventuele lacunes inzichtelijk te maken en daar oplossingen voor aan te dragen waarbij normen worden gehandhaafd en innovatie wordt gestimuleerd, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 194 (31209).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik denk dat het goed is om hier helderheid over te geven, juist omdat we nu het hele proces ingaan van onderhandelingen binnen de Commissie en de Raad. Het is goed om de Nederlandse inzet daarbij te bepalen. Als je afspraken maakt, moet je die kunnen handhaven. Als daar lacunes in zitten, moeten we ervoor zorgen dat we die zo snel mogelijk uit de weg ruimen.

Ik heb nog twee specifieke vragen. In lijn met de heer Geurts vraag ik of inzichtelijk is wat het voor consumenten heeft betekend. Lopen er civiele procedures of kunnen er nog meer mogelijkheden worden ingezet? Als in het kader van het nieuwe toezicht door de nationale lidstaten blijkt dat een lidstaat twijfelt over de andere toelatingsinstantie, kan er dan al dan niet anoniem gechallenged worden? Mevrouw Van Veldhoven vroeg dat ook al. Dat is een belangrijk uitgangspunt om elkaar scherp te kunnen houden.

Mijn laatste vraag betreft de discussie over het gelijktrekken van de emissienormen voor diesel en benzine. Mijn fractie heeft indertijd al haar twijfels uitgesproken over de motie hierover, omdat er twee belangrijke elementen in ontbraken, namelijk wat de consequenties zijn voor de portemonnee van de consument en de transportsector en wat het betekent voor de internationale concurrentiepositie. Beide aspecten zie ik niet terug in de voortgang van de onderzoeksopzet. Wij vinden dit wel essentieel in de hele discussie hieromtrent, vooral ook omdat we gewoon voldoen aan de normen rondom luchtkwaliteit.

De **voorzitter**:
Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de Kamer. De bewindspersonen hebben verzocht om de vergadering enige tijd te schorsen.

De vergadering wordt van 22.09 uur tot 22.16 uur geschorst.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik zal eerst antwoord geven op enkele vragen die nog openstaan. Een deel van die vragen is in de eerste termijn al gesteld. Vervolgens zal ik de reacties voor mijn rekening nemen op een aanzienlijk deel van de moties die zijn ingediend.

Mevrouw Van Tongeren heeft een vraag gesteld over de openheid over de totstandkoming van omrekenfactoren voor de berekening van luchtkwaliteit. Daarover is eerder gesproken tijdens een algemeen overleg over de Transportraad. Ik heb daarop op 27 november 2015 een brief naar de Kamer gestuurd. Daarin wordt beschreven hoe dit is gebeurd. Met die brief is het rapport van TNO meegestuurd waarin dit wordt toegelicht. Daarover ging inderdaad een WOB-verzoek dat eerder bij TNO is ingediend, maar feitelijk hebben we die informatie dus toen openbaargemaakt. Mevrouw Van Tongeren vroeg: waarom kan dat nou niet?

Eigenlijk hadden we dus al geleverd waar mevrouw Van Tongeren om vroeg.

Mevrouw Visser heeft voor de scherpte gevraagd op welke CO_2-norm Nederland inzet. Nederland gaat de inzet uiteindelijk bepalen als het Commissievoorstel er is. Dat zal via de gebruikelijke procedure gaan, ook hier in de Kamer. We verwachten dat het voorstel rond de jaarwisseling komt. Als werkinzet houden we nu de 70 gram CO_2 in 2025 aan, en 35 gram CO_2 in 2030. Die inzet is niet alleen gebaseerd op een studie van ECN, maar is ook conform de afspraken in het energieakkoord. Uiteraard, zeg ik tegen mevrouw Visser, moeten haalbaarheid en betaalbaarheid daarbij ook uitgangspunten zijn.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of een zelftest van importeurs in Nederland een goed idee is. Zij heeft op dit punt overigens ook een motie ingediend. Ik reageer nu op de vraag. Het is op zichzelf altijd een goed idee om zo goed mogelijke informatie aan consumenten aan te bieden. Mijn voorkeur gaat natuurlijk uit naar het zo dicht mogelijk bij elkaar brengen van enerzijds de uitstoot die in de glossy genoemd staat, en anderzijds de werkelijke uitstoot op de weg. Dat hebben we net ook al met elkaar vastgesteld. De meeste importeurs in Nederland geven nu ook al in de folder aan dat de uitstoot in de praktijk afwijkt. Hoe beter dit klopt, hoe liever het me is.

Mevrouw Visser heeft zojuist in haar bijdrage al iets gezegd over het onderzoek naar het gelijktrekken van normen voor benzine en diesel, en de internationale concurrentiepositie in dat verband. De motie was van mevrouw Van Tongeren. Daarover heb ik zojuist iets gezegd. Het onderzoek is ingestoken als een technisch onderzoek naar wat het voordeel is voor de luchtkwaliteit. In dat onderzoek wordt dus uitsluitend naar de techniek gekeken. Als de resultaten van het onderzoek bekend zijn, komt vervolgens natuurlijk de beleidsvraag aan de orde. Daarbij moet ook de internationale concurrentiepositie worden meegenomen. Het onderzoek is echter dus vormgegeven als een technische beantwoording van die vraag.

Ik kom bij de moties die zijn ingediend. De eerste, op stuk nr. 181, is ingediend door mevrouw Van Veldhoven en de heer Hoogland. Zij verzoeken de regering om in Europa te pleiten voor zo veel mogelijk openbaarheid van de gegevens van de RDE-tests, en om er vervolgens voor te zorgen dat de uitkomsten ook duidelijk worden voor de consument. Wij hanteren de volgende volgorde. Wij beginnen met hiervoor te pleiten in Europa. Daaruit vloeit voort een antwoord op de vraag of we dat dan ook in Nederland kunnen gaan doen. Onder dat beslag zou ik het oordeel over deze motie aan de Kamer kunnen laten. Het begint er immers mee dat die gegevens natuurlijk in Europees verband openbaar moeten worden gemaakt.

De **voorzitter**:
Kan deze exegese de instemming krijgen van mevrouw Van Veldhoven?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Laten we hopen dat Europa snel besluit dat er meteen openbaarheid mag zijn over al die gegevens. Mocht het toch een lange tijd duren voordat Europa daartoe besluit, dan zou het toch goed zijn om te bekijken welke mogelijkheden er zijn om in de tussentijd consumenten hierover informatie te geven. Daarom heb ik erbij geschreven "bijvoorbeeld op basis van de resultaten van de testen van TNO". Ik laat het aan de staatssecretaris over om de afweging te maken of dat voldoende solide is, of dat er iets anders nodig is en wat er mogelijk is. Maar laten we met elkaar proberen te voorkomen dat de consument nog vier of vijf jaar moet wachten voordat hij weet wat voor soort auto hij koopt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is inderdaad een kwestie van moraliteit. Dat woord is vanavond vaak gevallen. Dat begrijp ik goed. Het kan ook zijn dat je vanuit je verantwoordelijkheid vanuit het bedrijfsleven zelf die openbaarheid wilt tonen. Onze inzet in Europa is helder. Daar gaan wij voor, want zoals ik heb gezegd, is in dit dossier openbaarheid onze vriend. Het is echt belangrijk dat wij zo veel mogelijk transparantie krijgen.

De **voorzitter**:
De staatssecretaris laat het oordeel over de motie aan de Kamer? Of neemt zij de motie over?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Oordeel Kamer. Ik kan de motie overnemen met de kanttekeningen die ik gemaakt hebt.

De **voorzitter**:
Heeft iemand van de aanwezige leden daar bezwaar tegen? Ik zie dat dit het geval is. Dan komt de motie op stuk nr. 181 gewoon in stemming.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Om het de Kamer gemakkelijk te maken, kan ik zeggen dat ik de motie op stuk nr. 183 van mevrouw Van Veldhoven ontraad. Bij CO_2 werkt het helaas anders dan bij NO_x. Het is vooral belangrijk dat de auto's goed vergelijkbaar zijn met elkaar en dat de rollenbanktest gemoderniseerd wordt. Dat gaan wij met de zogenaamde WLTP-test doen. Meer dan wat nu via deze test gebeurt, is in de praktijk op dit moment niet mogelijk. Om die reden kan ik niet anders dan de motie ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 183 wordt ontraden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kom dan op de motie op stuk nr. 185, waarin de regering wordt verzocht om TNO een sterkte-zwakteanalyse van de volledig uitgewerkte RDE-test te laten uitvoeren. Ik ben bereid om deze motie over te nemen. Ik heb al toegezegd om voor de zomer met een tussenanalyse van de RDE-test te komen. Dat onderzoek wordt samen met TNO en RDE uitgevoerd. Ik neem de motie over.

De **voorzitter**:
Bestaat daartegen bezwaar bij een van de leden? Ik constateer dat dit het geval is. Dan komt de motie op stuk nr. 185 in stemming.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 186, ingediend door mevrouw Van Tongeren. Zij vindt dat er veel informatie beschikbaar moet worden gesteld. Op zich is het algemene uitgangspunt: transparantie eerst. De gegevens waarover in de motie wordt gesproken, hebben de fabrikanten echter niet. Zij testen in dit geval, voor zover het om deze stoffen gaat, niet op de weg. De nieuwe WLTP-test zal zoals gezegd dichter bij het praktijkverbruik komen te staan, maar het is nooit zo precies. Vandaar dat ik de motie moet ontraden.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 186 wordt ontraden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Op zichzelf is het uitgangspunt in de motie sympathiek, maar in de praktijk is het wat lastig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik begrijp dat het in de praktijk lastig is, maar het verzoek is om de beste cijfers die beschikbaar zijn ook aan de consument beschikbaar te stellen. Ik stel dus niet dat in één keer voor alle automerken in alle omstandigheden de beste cijfers beschikbaar moeten worden gesteld, maar op dit moment worden brandstofcijfers verstrekt die redelijk aantoonbaar niet kloppen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik wil precies zijn over wat er staat in de motie. Dat is mijn dilemma. Wij moeten nu overgaan tot tekstexegese. Mevrouw Van Tongeren vraagt in de motie om autofabrikanten te verplichten praktijkinformatie over brandstofverbruik beschikbaar te stellen aan consumenten. Zij relateert dat ook aan CO_2. Die test komt er. Die benadert veel beter dan nu het praktijkverbruik — die test is dus realistischer — maar wij hebben daarmee niet de definitieve praktijkgegevens. Zo veel mogelijk openbaarheid is prima, maar wij moeten ook zien waar de grens ligt van wat wij kunnen vragen. Die praktijkinformatie is er nu nog niet.

De **voorzitter**:
De staatssecretaris blijft de motie op stuk nr. 186 ontraden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ook de motie-Van Tongeren op stuk nr. 187 moet ik helaas ontraden. Staatssecretaris Wiebes heeft gevraagd om welke milieusubsidies het precies gaat. De wijze waarop aan terugvordering zou kunnen worden gedaan, is door hem al uitgebreid uitgelegd. Om die reden moet ik deze motie ontraden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Als wij in de motie milieusubsidies "fiscale stimulering" noemen, is het dan wel duidelijk? Misschien is het volgens de heer Wiebes geen enorm groot bedrag, maar desalniettemin kan dat worden ingezet voor het bevorderen van schoon vervoer. In de motie wordt gevraagd de bewuste gelden "in te zetten" om dat te bevorderen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Hij heeft omstandig zijn positie uitgelegd. Ik voel mij niet vrij om daar een ander oordeel over te geven. Mevrouw Van Tongeren wijzigt de motie nu ter plekke. Dit heeft ook met zijn beleidsterrein te maken. Als het op mijn eigen terrein ligt, dan kan ik zo met de Kamer de onderhandelingen ingaan, maar ik voel mij er op dit moment niet senang bij om dat zo te doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De Kamer is akkoord gegaan met het vertrek van staatssecretaris Wiebes omdat zijn aandeel in het debat niet zo groot zou zijn. Er staan kleine aanhalingstekens rond het woord "milieusubsidies". Ik probeer uit te leggen waarom die er staan; daar bedoelen wij fiscale stimulering mee. Staatssecretaris Wiebes heeft gezegd dat het bedrag misschien niet zo groot was en dat het daarom niet zo heel veel op zou leveren. Desalniettemin zou ik dat toch graag willen. Kan er overleg plaatsvinden met staatssecretaris Wiebes over de vraag hoe hij tegen deze motie aankijkt? Kunnen wij dat dan nog horen voor de stemmingen?

De **voorzitter**:
Wij kunnen het stenogram misschien doorgeleiden naar staatssecretaris Wiebes met het verzoek om schriftelijk te reageren op deze motie.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat gaat om een reactie op de gewijzigde motie, want mijn oordeel over de motie zoals die is ingediend — dat vroeg mevrouw Van Tongeren — is heel helder: ontraden.

De **voorzitter**:
Ja.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Als wij tijdens de rit de tekst gaan wijzigen, dan wordt het lastig. Ik sluit overigens niet uit dat staatssecretaris Wiebes bij hetzelfde oordeel blijft, maar dat weet ik gewoon niet.

Dan kom ik bij de motie-Van Tongeren op stuk nr. 188, waarin de regering wordt gevraagd zich maximaal in te zetten voor een goed vestigingsklimaat. O, die gaat de minister behandelen. Dat scheelt weer.

Dan kom ik al gauw bij de motie-Dik-Faber/Van Veldhoven op stuk nr. 289. Sorry, voorzitter. Excuus.

De **voorzitter**:
Het tempo vinden wij niet erg hoor.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is het verzoek om een voorstel naar de Kamer te sturen voor het opheffen van de vrijstelling van de mrb en teruggave van de bpm. Ik heb begrepen dat dit ook vandaag aan de orde is geweest en dat de staatssecretaris heeft aangegeven dat er geen draagvlak voor is, maar hij heeft het oordeel over eenzelfde motie eerder aan de Kamer overgelaten. Dus ik kan niet anders dan dat opnieuw op die wijze te doen.

De **voorzitter**:
Betekent "oordeel Kamer" ook dat de motie wordt overgenomen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, dat doe ik niet.

De **voorzitter**:
Helder. Maar dat geeft toch nog aanleiding tot een vraag bij mevrouw Dik-Faber.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Maar het gaat hier specifiek over de politievoertuigen. De motie die vandaag aan de orde was, was heel breed. Die ging ook over andere sectoren, bijvoorbeeld de taxibranche. Hier gaat het echt over een overheidsinstantie.

De **voorzitter**:
Dat staat in de motie.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Per saldo maakt dat uiteindelijk niks uit, want het effect zal hetzelfde zijn. Dat debat is eerder gevoerd. De staatssecretaris van Financiën heeft daarover gezegd wat hij heeft gezegd. Hij laat het oordeel daarover aan de Kamer. Mevrouw Dik-Faber kan het nog een keer proberen, maar op zich is dit dezelfde discussie.

De **voorzitter**:
De heer Madlener wil hier ook nog op reageren, al is het niet zijn motie.

De heer **Madlener** (PVV):
Dit heeft toch ook consequenties voor de begroting van de politie, lijkt mij.

De **voorzitter**:
Of die van Financiën.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals, het oordeel is aan de Kamer. De staatssecretaris van Financiën heeft eerder aangegeven dat er geen draagvlak is, maar dat hij het oordeel over een dergelijk voorstel aan de Kamer zou overlaten. Daar houd ik mij aan vast. Wij moeten zien hoe dit vervolgens in de Kamer wordt gewaardeerd.

De heer **Madlener** (PVV):
Mag ik dan een schriftelijke reactie vragen? Wij hebben net ook een schriftelijke reactie toegezegd gekregen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat doen wij er dan meteen in één klap bij.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben ook zeer benieuwd wat de minister van Veiligheid en Justitie daarvan vindt.

De **voorzitter**:
Dat lijkt mij goed. Dit wordt doorgeleid naar de staatssecretaris van Financiën met het verzoek nog schriftelijk te reageren op de vraag wat de financiële consequenties zijn.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, in overleg met de minister van V en J, heb ik begrepen. Dat vind ik fair. Dat vind ik goed.

Dan kom ik bij de motie-Dik-Faber op stuk nr. 190. Die vraagt om de conversiefactor van de CO_2-emissies zo dicht mogelijk bij nul uit te laten komen. Dat is inderdaad het streven. Helemaal nul gaan wij overigens niet halen. Wij proberen wel dicht in de buurt te komen. Om die reden zou ik het oordeel over deze motie aan de Kamer kunnen laten.

De **voorzitter**:
Betekent dit dat u de motie overneemt?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Daartoe ben ik bereid.

De **voorzitter**:
Ontmoet dit weerstand? Ja? Dan wordt zij niet overgenomen en wordt er gewoon over deze motie gestemd. Dat is geen probleem; dit is in het Reglement van Orde keurig vastgelegd.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 191 waarin de regering wordt verzocht om de conformiteitsfactor voor NO_X te verlagen. Ik ontraad deze motie. Ik zal me ervoor inzetten om die conformiteitsfactor zo snel mogelijk te verlagen en ook de Eurocommissaris Bie kowska — ik heb dit in mijn bijdrage al gezegd — volgt die lijn. Zij heeft aangegeven dat ze in 2023 op een factor 1 wil zitten. Dit betekent eenzelfde emissie op de weg als in het laboratorium. De ontwikkeling van testapparatuur is meer iets voor de markt en niet iets voor de overheid. Ik kan niet toezeggen dat wij op een of andere wijze een bijdrage gaan leveren aan die testapparatuur. Ik ontraad de motie niet zozeer vanwege het doel, maar vanwege de discussie over het middel.

De **voorzitter**:
Heel goed. De motie op stuk nr. 191 wordt ontraden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja. Ik kom last but not least bij wat ik zou willen categoriseren als een "Pietje Bell"-motie. Het betreft de motie van de heer Smaling. Hij zei zelf al dat zij wat baldadiger is dan de motie die de heer Geurts heeft ingediend. Dat klopt, want wat hij vraagt, kan feitelijk niet. In een interne markt — de heer Smaling weet dat heel goed — is dergelijk eenzijdig handelen onmogelijk. Wij kunnen niet zomaar bij de grens auto's van buiten ons eigen land tegenhouden. Het signaal dat hij wil afgeven, is helder. De motie zal echter sterven in schoonheid, want dit voorstel kan geen werkelijkheid worden. Ik ontraad deze motie.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 194 wordt ontraden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
193!

De **voorzitter**:
Sorry, 193.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Allereerst ga ik in op de vraag van mevrouw Van Veldhoven of voorstellen ook anoniem aan de Europese Commissie gemeld kunnen worden, of althans constateringen van omissies door de individuele typegoedkeuringsorganisaties. De eerste stap is natuurlijk dat je naar de autoriteit stapt die de typegoedkeuring heeft gedaan. Mochten de partijen er niet uitkomen, kan er inderdaad een melding worden gedaan bij de Europese Commissie, waarna de Europese Commissie een bemiddelende rol kan vervullen. Anoniem melden kan altijd, wij kunnen niemand verbieden iets anoniem te melden. In de opzet is eraan gedacht om het eerst bij de partij zelf te melden. Als je bij die partij geen gehoor krijgt, kun je vervolgens aan de Europese Commissie vragen om te bemiddelen.

De motie op stuk nr. 182 gaat over handhaving op Europees niveau. Ik ben steeds een beetje bang dat we dicht bij elkaar zitten, maar ook langs elkaar heen praten. Ik blijf het toch proberen. Als ik de motie zo dien te interpreteren dat de EC zelf ook weer steekproeven moet gaan doen, ontraad ik de motie omdat ik er voorstander van ben dat lidstaten in eerste instantie zelf steekproeven nemen en vervolgens andere lidstaten hierop controleren. Ik ben wel voor Europese regie en voor accreditatie en dergelijke. Ik lees hier echter "te pleiten voor adequaat toezicht en adequate handhaving op Europees niveau" en dat is multi-interpretabel.

De **voorzitter**:
Een toelichting van mevrouw Van Veldhoven, gaat uw gang.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
We gaan natuurlijk niet structureel dubbel werk in het systeem verankeren. Dat deel ik met de minister. Wij vinden het echter wel belangrijk dat ook de Europese Commissie zou kunnen besluiten tot een steekproef, bijvoorbeeld wanneer uit een van de nationale lidstaten een signaal is gekomen dat er toch echt iets niet goed gaat in een bepaalde lidstaat die die test afneemt. Wij willen de mogelijkheid creëren om dat te doen, maar niet structureel verankeren dat de Europese Commissie dat dan altijd nog eens gaat doen.

De **voorzitter**:
Leidt dit tot een ander oordeel van de minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik begreep dat mijn collega net ook al stond te onderhandelen; ik kan dat wel direct hier doen. Als we nou eens zouden voorstellen dat de Europese Commissie dan een van de andere lidstaten aanwijst om die steekproef te doen, conform het voorstel dat zij zelf nu ook doet om andere lidstaten steekproeven te laten doen. Naar aanleiding van een signaal zou een en ander dan kunnen worden toegevoegd aan de lijst die al gegeven is en kunnen worden gezegd: laat de Nederlandse RDW eens even kijken naar de RDW van Polen.

De **voorzitter**:
Kan de indiener zich vinden in deze exegese?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Wat ik belangrijk vind, is dat de Europese Commissie testen kan laten uitvoeren. Door wie laat ik helemaal in het midden. We hoeven daar geen aparte nieuwe instantie voor in het leven te roepen. Als dat de zorg van de minister is, kan die wat mij betreft worden weggenomen. Ik vind de anonimiteit van het signaal heel belangrijk in dezen, omdat dit juist zulke grote belangen betreft. Daar hoeven we niet naïef over te zijn. Kan de Europese Commissie dan een van de andere RDW's iets vragen, zonder dat het betreffende land weet wie het controleert? Gelet op alle gevoeligheden wil ik wel dat de Commissie de ruimte heeft om zelfstandig om controletesten te vragen, even los van de vraag door wie die dan precies worden uitgevoerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ben blij met de toevoeging van mevrouw Van Veldhoven dat zij niet streeft naar dubbelop. Als de motie inderdaad zo geïnterpreteerd kan worden, kan ik haar overnemen. Hoe precies de uitwerking eruit gaat zien, is aan de discussie in Europees verband. Mijn inzet zal in ieder geval zijn: er moeten mogelijkheden zijn om naar aanleiding van meldingen testen te laten doen.

De **voorzitter**:
Heeft een van de leden bezwaar tegen het overnemen van de motie op stuk nr. 182? Jawel, daarmee komt de motie gewoon in stemming.

Mevrouw Visser heeft ook nog een vraag.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Om te voorkomen dat er een soort koehandel over teksten ontstaat, maar het wel ontzettend relevant is: er ligt een fiche, er is een standpuntbepaling. Ik wil zwart-op-wit weten

wat de inzet is, vanwege de reeds door de heer Hoogland en mevrouw Van Veldhoven ingediende motie; die hangt hier ook mee samen. Ik wil het geheel kunnen bezien, de reactie van de minister daarop willen horen en vervolgens gewoon kunnen stemmen. Beide moties hangen namelijk met elkaar samen, dus ook wat betreft de oordeelsvorming hangen ze met elkaar samen.

De **voorzitter**:
Helder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ging ervan uit dat die eerdere motie is komen te vervallen vanwege de motie die nu aan de orde is. Dat is dus niet het geval?

De **voorzitter**:
Neen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Volgens de mores van de Kamer is een motie slechts vervallen als zij is ingetrokken. Dat is nog niet het geval geweest. We kunnen nog wel even nadenken over samenvoeging. Daarvoor hebben we één vel papier nodig; dat is in ieder geval weer goed voor het milieu. De vraag is wel of alles er dan in komt; het wordt dan wel een heel uitgebreide motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Omdat deze moties elkaar overlappen, was ik daarvan uitgegaan. De eerste motie, die nu niet opnieuw aan de orde is, had ik al ontraden in de eerste termijn op basis van een aantal elementen. Van deze motie heb ik gezegd: als ik haar zo mag interpreteren dat we het niet dubbelop doen, zie ik haar als ondersteuning van beleid; wij willen namelijk ook aangescherpt toezicht en aangescherpte handhaving. Die wil ik dus overnemen. Ik begrijp dat daarover in de Kamer nog debat plaatsvindt.

De **voorzitter**:
Maar die is op dit moment niet aan de orde. Het gaat nu om motie op stuk nr. 182, die oordeel Kamer krijgt, met als kanttekening dat zij gewoon in stemming komt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ook de motie op stuk nr. 184 van de heer Hoogland over de openbaarheid van software kan ik overnemen. In het voorstel van de Europese Commissie over typegoedkeuring wordt toegang tot software voorgesteld. Dat moet nog verder worden uitgewerkt; dat past dus ook wel bij het woord "bezien". Ik heb in het debat aangegeven dat ik het zelf ook belangrijk vind, niet alleen in het kader van het milieu en de uitstoot maar ook in het kader van veiligheid en verkeersmanagement in de toekomst. Denkend aan alle intelligence transport systems is het ook van belang om dit soort informatie te hebben. Hoe en wat precies allemaal kan ik nog niet zeggen, maar de formulering "bezien wat we mogelijk openbaar kunnen maken", kan ik ondersteunen.

De **voorzitter**:
Is er bezwaar tegen het overnemen van de motie op stuk nr. 184? Dat is het geval, dus komt zij gewoon in stemming.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Mevrouw Van Tongeren had een motie ingediend over het zich maximaal inspannen voor een goed vestigingsbeleid voor schone bedrijven. Die motie is eigenlijk voor de minister van EZ. Ik had ook haar vraag over de maakindustrie niet beantwoord. Ze noemde Zuid-Nederland. Hoewel we pas op beperkte schaal auto's produceren in Nederland, zoals de MINI in Born, is er wel een behoorlijke automotive-industrie. Daar kun je ook al heel veel van vinden in het zuiden van het land. Tesla zit in Tilburg en MINI in Born. Een bedrijf als NXP Semiconductors zit rondom Eindhoven. Bovendien profileert Helmond zich ook met de Automotive Campus. Daarnaast ben ik zelf zeer actief bezig met het bevorderen van zelfrijdende auto's, die weer tot veel minder brandstofverbruik, ongevallen en dergelijke leiden. Ik probeer dat al te doen in de regelgeving. Mijn collega van EZ zet zich in om bedrijven te stimuleren die duurzaamheid hoog in het vaandel hebben. Hij bekijkt bijvoorbeeld hoe ze kunnen worden geholpen door regelgeving te verbeteren die bijvoorbeeld belemmeringen voor hergebruik opwerpt. Deze motie is heel breed. Volgens mij staat in de motie wat de minister van EZ al doet. Ik laat het oordeel erover aan de Kamer. Ik heb een paar positieve voorbeelden genoemd.

De **voorzitter**:
Neemt de minister deze motie over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nee, ik heb gezegd dat ik het oordeel erover aan de Kamer laat.

De **voorzitter**:
Ja, maar dat kan gevolgd worden door overname. Dat is dus niet het geval.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Inderdaad. Ik zou willen zeggen dat de motie overbodig is omdat we het al doen — ik wijs ook nog op de green deals en dergelijke — maar ik probeerde het aardig te doen en liet het oordeel daarom aan de Kamer. Zij kan er dan iets mee doen.

De **voorzitter**:
Het oordeel over de motie-Van Tongeren op stuk nr. 188 wordt dus aan de Kamer gelaten. Zij komt gewoon in stemming. De heer Madlener heeft nog een vraag.

De heer **Madlener** (PVV):
Ja, want ik wil toch kunnen beoordelen of ik een positief stemadvies kan geven aan mijn fractie en heb daarom een vraag aan de indiener. GroenLinks wil BMW, Hyundai en KIA naar Nederland halen om hier auto's te produceren, maar alle autofabrikanten zijn bezig met moderne techniek. Er zal geen fabrikant zijn die zegt het bij het oude te houden. Ik neem aan dat GroenLinks met deze motie zegt dat er zo

veel mogelijk autofabrikanten naar Nederland moeten komen om te produceren. Zo ja, dan lijkt mij het een prima motie. Ik kan me dat alleen haast niet voorstellen van GroenLinks.

De **voorzitter**:
Ik zie aankomen dat dit een onderonsje in de wandelgangen wordt. Mevrouw Van Tongeren is ongetwijfeld bereid tot een toelichting, maar dat wordt in deze setting een beetje lastig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zal ik maar namens mevrouw Van Tongeren zeggen dat zij waarschijnlijk "alleen als het schoon is" zou zeggen? Ik ken haar al een tijdje!

De motie-Geurts/Van Veldhoven op stuk nr. 192 gaat over typegoedkeuringen en het zorg dragen voor technische oplossingen. De zorg van de heer Geurts is dat een organisatie die eerst iets niet zag, nu zorg moet dragen voor de technische oplossing. Heb er vertrouwen in dat dit soort organisaties professionele organisaties zijn die dit moeten kunnen doen. Het KBA keurt momenteel de auto's die na een recall voorzien van nieuwe hard- en software. Het KBA dient altijd afwijkingen te melden. Ik vind dat vooralsnog de gepaste route. Als we de nieuwe regelgeving hebben, kunnen ook andere landen daar nog een extra test overheen doen. Ik ga nu niet in Nederland vergelijkbare testen doen, want daarvoor is nu geen enkele wettelijke grondslag. Ik ontraad daarom deze motie.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 192 wordt ontraden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De motie-Smaling op stuk nr. 193, de "Pietje Bell"-motie, is zojuist behandeld door de staatssecretaris. Dat doen we niet nog een keer.

De heer Madlener stelde een vraag naar aanleiding van een artikel in het Duitse blad Auto Motor und Sport. We hebben vanavond even snel dat blad gekocht en het betreffende artikel gelezen. De RDW zegt dat het bijna ondoenlijk is om deze gegevens op waarheid te toetsen omdat deze testen niet gestandaardiseerd zijn. De RDW heeft het artikel ook gelezen en zegt dat eruit blijkt dat er bijna geen — de precieze formulering is "iets" — verschil te zien is. Ook aan de hand daarvan mogen we echter geen conclusie trekken, negatief noch positief, omdat het geen gestandaardiseerde testen zijn. Dat is mijn antwoord op de vraag van de heer Madlener hierover. Ik hoef dan wellicht niet nog een brief daarover te sturen.

De heer **Madlener** (PVV):
In het artikel is aangetoond dat het verbruik steeg van 5,2 liter naar 5,7 liter per 100 kilometer. Dat is een heel fors meerverbruik. Dat is niet zomaar iets! Het is een aardig percentage meer. Je koopt daar een auto om of je laat die er juist om staan. Het gaat om daadwerkelijke kosten. Als dat zo is, dan zullen automobilisten met forse meerkosten te maken krijgen in de jaren dat ze die auto vol moeten gooien met diesel. Dus ik vind dat de minister hier wel erg makkelijk overheen stapt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nogmaals, het is ondoenlijk om de gegevens op waarheid te testen. Het gaat namelijk om een test in de praktijk en dan is het zeer afhankelijk van hoe je rijdt, waar je rijdt en hoe je dat doet. Daarom heeft het geen zin om een test te doen naar aanleiding van één artikel in één Duits blad. Het artikel geeft ook aan dat er in totaal bijna geen verschil te zien is. Daar kun je dus geen conclusie uit trekken.

De heer Madlener heeft ook gevraagd of instemming van de consument vereist is bij een software-update. Er is geen verplichting voor de dealers om toestemming te vragen voor een software-update. Dat dacht ik al toen ik die vraag zojuist beantwoordde, maar ik wil best wat voor hem doen. Ik wil voor hem aan de Nederlandse importeur van Volkswagen vragen om dit expliciet te communiceren met de klanten.

De **voorzitter**:
De heer Madlener gaat de minister nu vriendelijk bedanken.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik dank de minister voor haar goede bedoelingen, maar in combinatie met het antwoord dat het slechts een miniem verschil zou zijn, heeft de klant er niet veel aan. De klant moet eerlijke informatie krijgen. De klant moet gewoon weten wat die software-update inhoudt. Een meerverbruik van 5,2 naar 5,7 liter is een forse kostenpost van de klant. Dan zal hij heel anders besluiten. Ik kan hier helaas geen genoegen mee nemen. Ik hecht dan toch aan nader onderzoek door de Nederland onderzoeker — TNO als ik me niet vergis — om dat verschil in kaart te brengen. Het kan namelijk niet zo zijn dat de klant zomaar met niks wordt weggestuurd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Over de update heb ik al eerder gezegd dat Volkswagen heeft aangegeven dat er geen gevolgen zijn voor de automobilist. Het KBA heeft ook aangegeven geen afwijkingen te zien. Dat is niet gebaseerd op één test door één autoblad. Dat is gebaseerd op een diversiteit aan testen. Ik denk dat de hele wereld er bovenop zit, want niets is leuker dan die testgegevens bekijken. Daar moeten we dus van uitgaan. In principe is er voor de klant geen nadeel. Vervolgens is de vraag of de klant die update wel wil. Ik weet niet om welke reden hij die niet zou willen, maar misschien wil hij die niet. Daar mag hij voor kiezen. Het hoeft namelijk niet. Gebeurt het als je auto een keer een beurt krijgt? Ja, dat gebeurt, maar daar word je dus niet van op de hoogte gesteld. Ik stel nu voor om Volkswagen te vragen dat wel expliciet te doen en te bekijken of dat kan. Volgens mij kan de klant dan zelf bepalen of hij het wil of niet.

De heer **Madlener** (PVV):
We zijn het bijna eens, dus ik zal nog een laatste poging doen. De klant moet zelf kunnen kiezen, maar de klant moet ook weten wat het betekent. De minister zegt dat het niets betekent en dat de auto niet meer gaat verbruiken. Zij ver-

trouwt daarmee blind op de Duitse autoriteiten. Ik vertrouw hen iets minder, omdat er een groot belang is vanuit Duitsland. Ik wil echter het volgende afspreken: als de minister uit andere bronnen signalen krijgt dat er toch meer verbruik zou kunnen plaatsvinden, dan zal zij onverwijld met de autofabrikant en de importeur in contact treden om de klant te informeren over het meerverbruik en te compenseren voor de meerkosten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ga sowieso geen kosten compenseren. Als er kosten zijn, doet Volkswagen dat. Als wij omissies constateren, is het eerste wat ik doe naar het KBA gaan en vragen hoe dat kan. Dat heeft immers gezegd dat het zo goed is. Daarna zullen wij ongetwijfeld met de importeur in Nederland contact hebben. Uiteindelijk moeten we echter bij de bron zelf zijn, bij Volkswagen in Duitsland en het type goedkeurder daarvan.

In de motie op stuk nr. 194 wordt de regering gevraagd om lacunes in artikel 5.2 inzichtelijk te maken en daar oplossingen voor aan te dragen, waarbij normen worden gehandhaafd en innovatie wordt gestimuleerd, en de Kamer hierover te informeren. Ik wil die motie overnemen, want ik ben zelf ook voornemens om hiermee aan de slag te gaan. Ik ga graag voor de Kamer na welke elementen daarin zitten. Ik wil de Kamer ook informeren over het proces om uiteindelijk nog aanwijzingen te krijgen van de Kamer voordat we de onderhandelingen daarover beginnen.

De **voorzitter**:
Is er bij een van de leden bezwaar tegen het overnemen van de motie op stuk nr. 194? Dat is het geval. Dan komt de motie gewoon in stemming.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik zeg u allen dank voor uw betrokkenheid en belangstelling. Ik dank u voor de inbreng en voor de beantwoording. Ik dank ook de ondersteuning, niet te vergeten. De stemmingen over de moties vinden aanstaande dinsdag plaats, Deo volente. Ik wens u allen na een werkzame avond een arbeidsvreugdevol slot van de avond toe.